POLSKA WALCZĄCA

ŻOŁNIERZ POLSKI NA OBCZYŹNIE

FIGHTING POLAND — WEEKLY FOR THE POLISH FORCES — PRICE TWOPENCE

Wychodzi co tydzień - ***Dnia 6-go listopada 1943r.*** **Rok V. Nr. 44**

25 LAT LOTNICTWA POLSKIEGO

4-go listopada 1918 r. ogień artyleryjski zmusił nas do opuszczenia warsztatów kolejowych przy dworcu lwowskim. Wobec tego z całą robotą pociągu pancernego przenieśliśmy się do parowozowni pod Lewandówkę. 5-go rano trzech z nas wybrało się na lotnisko odległe kilkaset kroków, by nawiązać łączność Bogiem a prawdą z prostej ciekawości, by zobaczyć jak tam lotnicy dają sobie radę. Kiedy wyruszaliśmy, właśnie nad naszymi głowami przeterkotał samolot.

—"Spójrz" — rzekł do mnie Traczewski, dziś niestety nieboszczyk — "już mają samolot. Sklecili go dziś w nocy . . ."

Dochodziliśmy do lotniska, gdy samolot lądował. Twardo, z wiatrem, w przykrych podskokach. Mało hangaru nie rozbił. Pod hangarem pilot zaczął wołać o sanitarkę, gdy tymczasem obserwator przewieszony przez burtę, krwawił. Krew z przestrzelonej żyły pod dłonią tryskała daleko i spływała szerokimi pasami po białych skrzydłach samolotu.

—"Bodajże i polskie znaki na samolocie: pasy białe i czerwone. — Ależ krwawi!"

W historycznych momentach, wbrew opinii wielu, nie mówi się językiem poetów.

Obserwatora odwieziono do szpitala na Politechnikę, my zaś po omówieniu z lotnikami ubezpieczenia się wspólnego przed niespodziankami ze strony nieprzyjaciela, wróciliśmy do naszej parowozowni. Nawet przez myśl nam nie przeszło, że byliśmy obecni przy starcie dziejów lotnictwa polskiego. Bowiem tego dnia, tej godziny, tej minuty, kiedy to porucznik de Beaurain, jako obserwator porucznika Rolanda, pomalował swą serdeczną krwią skrzydła pierwszego polskiego samolotu, w czasie pierwszego w historii wojskowości polskiej lotu bojowego — stało się coś, co zaczęło żyć i działać. Widocznie narodziło się pod dobrą gwiazdą, gdyż nikt tego zniszczyć nie potrafił — lotnictwo polskie . . .

Przetrwało ciężkie dnie wojny 1918 — 20. Z małej garstki szaleńców i fanatyków skrzydeł, która usiłowała pomagać w Obronie Lwowa, urosło wkrótce do siły, która zaważyła na korzyść armii polskiej w walkach z Budiennym, przyczyniła się walnie do zwycięstwa 1920 roku, tworząc tradycję, dokoła której nowe narastały wartości. Było chwałą i radością Polski Niepodległej. Zaledwie zaś w dziesiątek lat po urodzinach, już porwało się na równi z innymi narodami i imperiami do podbijania mórz i lądów — podbijało je. Trasowało nowe drogi w przestrzeniach i — podbijało przestrzenie. Z jednej strony chroniło granice Rzeczypospolitej, jakże często czerwone od łun, z drugiej rozpięło sieć pokojowych komunikacji nad całą Europą centralno-wschodnią, przybałtycką i południową. Ba! W dniach przedwojennych sięgnęło nawet po wielkie szlaki azjatyckie.

Gdy szarańcza niemiecka przewalała się przez Polskę, ono darło niebo na strzępy, zwalając je na wroga, jakże często powtarzając cud Samsona. Straciło cały sprzęt i wiele swych załóg. Zostawiło za sobą stosy spalonych maszyn wroga, jednak nie zniknęło z powierzchni ziemi, jak to wieścił światu w triumfie gruby diabeł. Odrodziło się we Francji. Tej francuskiej ziemi broniło lepiej, niż jej właśni synowie. Gdy zaś Francja padła — nie uległo, przetrwało wszystko co się nań zwaliło, przetrwało rozpad Francji. Od razu na ziemi brytyjskiej dotarło na skrzydłach bojowych do tak wielkiej sławy, że cały świat, nie wyłączając wrogów, zaczął powtarzać imię Polaków ze zdumieniem i czcią . . .

Przetrwało potężny upływ krwi ludzkiej podczas trzech lat nieustannych walk. Odcięte od naturalnych zasobów, przede wszystkim od rekruta, dokonało jeszcze jednego cudu: nie skurczyło się, nie zmalało. Przeciwnie wciąż tężeje i rośnie . . .

W jakich czarodziejskich młynach przywracających młodość — pytają obcy — w jakich sokach hydrzych, szukać źródła siły, która lotnictwo polskie przez dwadzieścia pięć bardzo ciężkich lat utrzymywała, budowała? Która budziła w każdym z polskich lotników energię i możliwości dwojenia się i trojenia w pracy, czy boju? Gdzież jest ta podnieta, która pierwszym załogom nakazywała latać na operacyjne zadania na starych gratach austriackich, czy potem w czasie pokoju na latających trumnach Ansalda? Która kazała im nieraz szukać guza w awanturach nad lądami i morzami i pchać się wszędzie gdzie ich nie posiano? Czyżby chęć awantury pełnej emocji? Chęć przygody? Żądza sławy? Może buta młodzieńcza?

Nie wydaje się nam. Awantura, przygoda, buta, przynieść mogą w efekcie może chwilowo zadowoloną ambicję jednostki, czasem może majątek, z reguły jednak albo gorzkie rozczarowanie, albo — zapomnienie po dniach motylego triumfu. Ogień, który pali się stale w sercu każdego prawdziwego lotnika, został rozpalony drzewem z innego pnia. I nie dlatego, gdziekolwiek w świecie padało słowo "lotnictwo," tam nigdy nie brakowało Polski, czy to był kongres międzynarodowy, czy *Challenge*, czy też lot przez Atlantyk.

Może nie wszyscy uświadamiają sobie i dzisiaj na czym cud polega, gdzie ukryte wypływa natchnienie. Źródła jej leżą w idei Polski Lotniczej. Odrodzona po 1918 roku Rzeczpospolita była w porównaniu z sąsiadami krajem nie dużym. Ubóstwo spowodowane długoletnią niewolą, wreszcie wyniszczenia wojną, brak szerokiego oddechu morskiego, skazują ją, ongiś nie tylko przestrzennie rozległą, lecz i bogatą, na skromny śródkontynentalny żywot. Pojawiło się lotnictwo ze swymi politycznymi możliwościami. W rozroście lotnictwa mieściła się zapowiedź nowych możliwości. Niespokojny żywioł powietrza i walka z nim nad wyraz odpowiadały charakterowi Polaków. Poza tym w rodzącej się idei Polski Lotniczej przewidujące a gorętsze umysły słusznie zaczęły dopatrywać się drogi, którą Polska mogłaby wejść na dawne trakty szerokiej ekspansji pokojowej i odzyskać swe zapomniane wielkie imię między narodami. Kto wie? Może postępując tą drogą, mogłaby dojść do takiej potęgi, o jakiej nie śniły dawne pokolenia?

Marząc o zielonych, pachnących kwieciem lub świeżym sianem lotniskach polskich /gdzież, w jakim kraju lotniska pachną piękniej, niż w Polsce?/ lotniskach we Lwowie, Krakowie, Lidzie, Warszawie, Poznaniu, Rumii, Porubanku — widzi wyobraźnia lotnicza, jak w przyszłości rozrastają i potężnieją. Jak powstają na nich wielkie hangary dla transkontynentalnych maszyn. Widzi Okęcie i słyszy szum ciężkich samolotów zlatujących się ze wszystkich stron świata do wielkiego centrum komunikacyjnego. Widzi, jak maszyny bojowe startujące z tych lotnisk okrywają swymi skrzydłami nie tylko spokojne równiny Polski, lecz także strzegą pokoju całego wschodu i południa Europy.

Widząc zaś i czując, że taka wizja przyszłości jest nie tylko piękna, lecz realna i uchwytna, przy tym czysta — lotnik polski walczy całym poświęceniem, bo też i jest o co walczyć.

Dawno przecież wybiegły skrzydła lotnicze poza ciasne granice krajów. Przekreśliły je, zniwelowały, unicestwiły mury, które sztucznie dzieliły narody nie tylko materialnie, lecz i duchowo. Lotnik polski chce uczestniczyć w wielkim braterstwie narodów jako równy wśród równych . . .

* * *

Kiedyś, jakże dawno temu, w czasach gdy ludzie spali po nocach spokojnie, gdy jeszcze nie wyły po miastach syreny strasząc małe dzieci, leciałem na czele klucza Potezów z Bydgoszczy do Rumii. Meteorolog ostrzegł nas przed startem, że w drodze możemy spotkać niespodzianki. Rzeczywiście, po dziesięciu minutach lotu zobaczyliśmy dwie czarne ściany łączące niebo z ziemią, zbliżające się do siebie ukosem. Ściany były na naszej drodze. W górze nad nimi kłębiły się czoła burzowe. Dołem na delikatnej szarzyźnie, ułożonej jakby z pasm jedwabnych, już pojawiały się ogniste dreszcze błyskawic. Widocznie burze pędzone przeciwnymi wiatrami zbliżały się do siebie dosyć szybko i w pewnej chwili utworzyły korytarz, dość szeroki u wlotu, zwężający się gdzieś w głębi, gdzie przez pozostałą wolną szczelinę wpadały czerwonymi, mieniącymi się pasami promienie słońca.

Widząc to wszystko, miałem do wyboru dwie decyzje: albo zawrócić i nie ryzykować przebijania się przez złą pogodę, lub próbować przelecieć przez ten korytarz murowany z dymu, chmur, błyskawic i wichru. Już pierwsze zwichrzone prądy poderwały maszynę i rzuciły ją w dół, na skrzydło. Już chciałem wydać rozkaz powrotu, gdy nagle ujrzałem niezrównane w swej wspaniałości zjawisko: burze były już blisko siebie. Ich spienienia górne prawie dotykały się wzajemnie, jednak w dole, pod nimi, między groźnymi ścianami dżdżu urosło siedem arkad tęczowych, jedna za drugą. Utworzyły wspaniały, wielokrotny łuk triumfalny. Tęcze były kolorowe, jak tylko mogą być kolorowe i pełne blasku zjawiska świetlne nad ziemią.

Jakże nie przelecieć pod tęczami, jakże nie skorzystać z triumfu, jakiego nie dane było zaznać najmocniejszemu z Cezarów? Decyzja od razu dojrzała: uderzyłem pilota w plecy i pokazałem mu kierunek na okienko słońca, za tęczami. Dodał tylko gazu, bo rzucało coraz gorzej. Dążące za moją inne maszyny klucza rozpierzchnęły się nieco, a ciskane wirami robiły wrażenie sztucznych zabawek na gumowej nitce, podciąganych ręką dziecka. Weszliśmy wreszcie pod tęcze. Tęcze były przed nami i za nami. Świeciły przyjemnie, gdy w dole pod nami kłębiły się ciemności. Wreszcie i my wpadliśmy w chmury, lecz na krótko. Urwały się jak nożem uciął i od razu rozścieliła się przed nami płaszczyzna, ciemno i jasno zielona, splamiona białymi kropkami osiedli, pocięta szarymi nitkami dróg. Za tą płaszczyzną u horyzontu zaczęło grać światło tak mocne i tak przenikliwie srebrne, że musiałem przymknąć źrenice: było to morze w słońcu.

Często sięgam pamięcią do tego niezapomnianego fragmentu lotniczego życia. Na pewno, każdy z lotników miał kiedyś takie zdarzenie. Przytoczyłem moje jedynie dla przykładu. Takie zdarzenia urastają do znaczenia symbolu.

Lotnictwo polskie zawsze wierne jest nie wypisanej, ale mocno przez wszystkich lotników strzeżonej dewizie: "*malgré tout*" — "przez wszystko." Należy być wiernym zasadzie, gdy się ją ma i szanuje, a wtedy nawet najtrudniejszy problem, wybór właściwej drogi na rozstaju nie jest problemem. I dlatego nasze lotnictwo zwycięsko przetrzymując niebezpieczeństwa i trudy dwudziestopięcioletniego istnienia, znajduje się u progu wspaniałej ery rozkwitu. Już z broni pomocniczej lotnictwo wojenne stało się rzeczywistym, trzecim rodzajem sił zbrojnych Rzeczypospolitej i to — rodzajem wysuwającym się na czoło. Lotnictwo komunikacyjne z luksusowego środka komunikacji niecierpliwych businessmanów — atutem politycznym, ideą i myślą przewodnią, na których budować można przyszłość państwa. Zaś połączone lotnictwa elementem twórczym i pozytywnym na skalę międzynarodową.

Dziś spokojnie powiedzieć można, że następne dwudziestopięciolecie będzie dla lotnictwa polskiego okresem żniwa: pięknego, zasłużonego rozwoju. I dlatego ze spokojem można spojrzeć wstecz na krzyże, które drogi lotnictwa polskiego znaczą. Są to tylko kamienie milowe, przez które przejść trzeba było. Czy to będą krzyże z wojny uprzedniej, czy krzyże takie jak Idzikowskiego, Szałasa, Żwirki czy Wigury, krzyże z wrześniowej kampanii polskiej, krzyże z Francji czy krzyże z *Battle of Britain* . . .

M. J. GORDON

ROZKAZ Nr. 16

NA DWUDZIESTOPIĘCIOLECIE LOTNICTWA POLSKIEGO

Lotnicy,

W dniu 5 listopada święci lotnictwo polskie 25-ciolecie swego istnienia. W tym to bowiem dniu lat temu dwadzieścia pięć wystartował pierwszy polski samolot na pierwszy lot bojowy.

Lotnictwo polskie rodziło się w ogniu walk, wśród niedostatku sprzętu i personelu, a jednak, chociaż niewielkie i słabo uzbrojone, przyczyniło się walnie do utrwalenia granic Rzeczypospolitej. Nie wielu pozostało przy życiu z tych, którzy kładli wówczas podwaliny wspaniałej już dziś tradycji Lotnictwa Polskiego. Wielu z tej pierwszej drużyny lotniczej znalazło zaszczytną śmierć na polu chwały w obecnej wojnie, że wspomnę tu chociąż by tylko rycerską postać pułkownika-pilota Pawlikowskiego, dzielnego lotnika, doskonałego dowódcy, odważnego żołnierza.

Nazwiska takie, jak Bastyra, Torunia weszły na zawsze do chlubnych kronik lotnictwa. Doba powojenna i prace nad wyszkoleniem i organizacją lotnictwa wyniosły nowe nazwiska: Idzikowskiego, Szałasa, Żwirki i Wigury. Dla lotnictwa bowiem nie ma pokoju i stałe doskonalenie się i trening wymagają nieraz równych ofiar jak loty bojowe. Trzeba pamiętać, że pierwsze dziesięć lat istnienia lotnictwa wyrwało z szeregów osiemdziesiąt procent początkowego jego stanu.

Uczniowie pierwszych polskich lotników, wykazali w r. 1939-tym, że są godnymi następcami i prawymi dziedzicami szczytnej spuścizny lotnictwa polskiego, zdobytej ciężkim trudem na polach walk 1918-20 r. oraz na światowych szlakach powietrznych.

W czasie kampanii wrześniowej, lotnictwo polskie, walcząc z dziesięciokrotną przewagą wroga, słabsze technicznie, straciło wprawdzie 78% swego sprzętu i wiele załóg, lecz zadało nieprzyjacielowi tak wielkie straty, iż nie mógł on przez wiele miesięcy wykorzystać swoich atutów. Lotnictwo polskie, wierne swej tradycji ciągłej i nieustępliwej walki, odbudow uje się następnie we Francji i w Wielkiej Brytanii. Tu, walcząc bez przerwy, okrywa się nieśmiertelną sławą, która roznosi bohaterskie imię Polski na cały świat.

Lotnictwo Polskie w ciągu swego dwudziestopięcioletniego istnienia, dobrze zasłużyło się Ojczyźnie.

Ideał Polski Lotniczej, któremu służycie, mieści w sobie pojęcie wielkości i potęgi Rzeczypospolitej, wraz z pojęciem przyszłego tej Rzeczypospolitej ładu i porządku, opartego na prawie i sprawiedliwości. Mieści się w tym ideale wyraz łączności ze światem, oddech swobody i przestrzeni. Ludzkość oczekuje od lotnictwa, że swym rozmachem i zasięgiem nada światu po wojnie nowe, piękniejsze oblicze, zapewni długotrwały pokój narodom i wniesie do międzynarodowego życia nowe wartości ideowe, a przede wszystkim poczucie łączności i jedności świata.

Tego oczekuje od Was także Polska. I oczekuje też z utęsknieniem Was samych, wiedząc, że Wy pierwsi przyniesiecie na ziemię ojczystą wieść wolności i zwycięstwa.

Dzień ten zbliża się wielkimi krokami. Lecz zanim nadejdzie, trzeba będzie przejść przez wiele jeszcze trudów, przez wiele ofiar. U boku naszych Sojuszników, ramię w ramię z Królewskim Lotnictwem Brytyjskim, naszymi towarzyszami walk i zwycięstw, dolecimy jednak do mety. Wasz triumf będzie wówczas pełny.

Londyn, dnia 23 października 1943

NACZELNY WÓDZ

SOSNKOWSKI, Generał Broni

Pierwszy lot na pierwszym polskim samolocie



Śp. Wł. Toruń

W samym centrum Londynu, od ruchliwej gwarnej arterii odchodzi w bok wąska i cicha, prawie odludna uliczka. Po lewej stronie duży, szary gmach — Inspektorat Lotnictwa.

Na którymś piętrze, przy prostym stole, który imituje biurko, siedzi średniego wzrostu mężczyzna w błękitnym mundurze lotnika. Na rękawach paski brytyjskiego *Squadron Leadera,* a na kołnierzu odznaki polskiego majora. To major Eugeniusz R. — jeden z nielicznych już dziś lotników polskich, którzy przed 25 laty 5 listopada 1918 roku wykonali pierwszy lot bojowy na polskim samolocie, rozpoczynając w ten sposób historię naszego lotnictwa.

Dziś, kiedy lotnicy polscy, którzy cieszą się opinią doskonałych specjalistów, latają na najlepszych na świecie maszynach, jest rzeczą ciekawą powrócić myślą do tych czasów, kiedy równocześnie z budzącą się do życia Polską, która w listopadowe dni 1918 roku zrzucała jarzmo niewoli, organizować się zaczęło polskie lotnictwo.

Mjr. R. nie daje się długo prosić. Powoli, przypominając sobie pewne fakty zaczyna swoje opowiadanie:

—" Pilotem zostałem w roku 1916, jako lotnik austriacki i latałem na froncie włoskim. W walkach powietrznych z nieprzyjacielem osiągnąłem pięć zwycięstw. Jakie to odległe czasy. Lataliśmy wtedy na maszynach: " Albatros D 3 " i " Fokker D 7," które dziś wyglądają nie mniej muzealnie, jak pierwowzór lokomotywy Stevenson'a.

Pomimo, że losy wepchnęły mnie w szeregi armii zaborczej, utrzymywałem dawne i żywe kontakty z ruchem niepodległościowym, należałem do Związku Strzeleckiego we Lwowie i, podobnie jak inni moi koledzy, liczyłem się z tym, że przyjdzie dzień, kiedy wreszcie będzie można służyć we własnym mundurze.

Podczas pobytu na froncie włoskim zbliżyłem się z por. de Beaurain, oficerem artylerii 1. Brygady Legionów, który po " kryzysie przysięgowym " został wcielony do armii austriackiej i jako obserwator artyleryjski przydzielony został do naszej eskadry. Ówczesny porucznik de Beaurain, dziś generał naszego lotnictwa, i ja robiliśmy agitację wśród Polaków w armii austriackiej na rzecz Polskiej Organizacji Wojskowej. Razem z nami pracowali, dziś już nie żyjący: ś.p. por. Poznański, ś.p. por. St. Tomicki, ś.p. por. Słowik, ś.p. mjr. Stec, ś.p. kpt. Bastyr i ś.p. mjr. Toruń.

W początkach października 1918 roku, sytuacja wojenna Austrii stała się tragiczna. Porozumieliśmy się i postanowiliśmy wydostać się z frontu do kraju. Udało mi się dostać fikcyjny urlop, poleciałem więc do Krakowa a stamtąd do Lwowa, gdzie spotkałem Steca, Bastyra, i de Beaurain. Ten ostatni miał już rozkazy P.O.W. nakazujące mu, aby na wypadek spodziewanego upadku Austrii zajął się organizacją lotnictwa na wschodnich terenach okupacji austriackiej.

Zorientowawszy się w położeniu postanowiliśmy nie wracać do oddziału i zostać w kraju na t.zw. " polski urlop." Chodziło o to, ażeby w momencie, kiedy Austria się zawali możliwie jak najszybciej opanować lotnisko, bo już wtedy rozumieliśmy, jakie szanse daje posiadanie własnego, choćby szczupłego lotnictwa.

Z końcem października mieliśmy opracowany w szczegółach projekt opanowania lwowskiego lotniska na Lewandówce, gdzie mieścił się austriacki etapowy park lotniczy nr. 4.

30 października runęła monarchia habsburska, Austria zaczęła się rozpadać. Było to hasłem do wystąpienia P.O.W. i na terenie całego austriackiego zaboru zaczęło się masowe rozbrajanie wojsk okupacyjnych. Jednakże we Lwowie Austriacy przewidując co się święci, uprzedzili nas i oddali władzę Rusinom. Austria bowiem, która od wieków wierna była hasłu: " dziel i rządź," w tej rozpaczliwej sytuacji jedyny środek ratunku widziała w powaśnieniu wszystkich narodów b. monarchii habsburskiej.

Mjr. Bastyr, por. de Beaurain i mjr. Toruń działali oddzielnie, a mjr. Stec i ja w drugiej grupie. Na uzgodnienie wysiłku nie było czasu, bo we Lwowie walki rozgorzały i byliśmy od siebie rozdzieleni.

Pierwsi trzej, nie czekając na porozumienie się z nami, przedostali się przez linie rusińskie na lotnisko i zażądali od dowódcy, którym był jakiś kapitan austriacki, poddania lotniska władzom polskim. Austriak jednak odmówił i oświadczył, że ustąpi tylko wobec przemocy. Jakąż " przemoc " mogli reprezentować ci ludzie? Zebrali kilku wyrostków na Lewandówce, a że broni zabranej Austriakom było dużo, więc uzbroili ich i korzystając z ogólnego zamieszania zajęli na zachodnich krańcach lotniska dwa hangary. Przerażony Austriak zażądał pomocy Rusinów. Koledzy moi przeżyli wówczas krytyczny moment, bowiem siły były słabe a środki ogniowe składały się z paru karabinów.

Urządzili jednak zasadzkę i w chwili, kiedy samochód z żołnierzami ukraińskimi wjeżdżał na lotnisko, otworzyli niespodziewanie ogień, którego skutki okazały się bardzo owocne. Kilku Rusinów i towarzyszący im oficer niemiecki zostało zabitych, kilkunastu było rannych a resztę ogarnęła taka panika, że rzucili się do ucieczki. Wówczas austriacki komendant miał już wyraźny dowód, że istnieje przemoc. Wydał w polskie ręce całe lotnisko, wszystkie magazyny, hangary i składy, na pociechę tylko zażądał pokwitowania, w którym by wyraźnie napisano, że ustąpił wobec siły. Oczywiście pokwitowanie takie otrzymał.

W mieście tymczasem toczyły się walki. 3 listopada, podczas bitwy o dworzec we Lwowie, na lotnisku sytuacja była bardzo naprężona, a sam teren lotniska gęsto ostrzeliwany. Mimo to zaimprowizowana straż chłopców-ochotników wytrzymała nerwowo. Nazajutrz, 4 listopada Polacy zdobyli dworzec, ale Rusini zaczynają znów ostrzeliwać lotnisko tym razem od strony Rzęsny Polskiej jednak na atak się nie decydują.

W międzyczasie zgłosiło się na lotnisko kilku mechaników lotników, Polaków służących w armii austriackiej: Trolka, bracia Solak i sierż. Juras, który zresztą obecnie przebywa w Anglii. Ponieważ w hangarach było kilka samolotów austriackich, własnym przemysłem zdołali zmontować pierwszy płatowiec typu " Brandenburg " i oto 5 listopada 1918 roku samolot ten, z polskimi barwami lotniczymi wystartował do pierwszego lotu. Pilotował ś.p. Bastyr a jako obserwator leciał por. de Beaurain. Załoga samolotu obrzuciła bombami stację kolejową i elektrownię na Persenkówce.

W międzyczasie udało się Stecowi i mnie przedostać przez Park Stryjski i Szkołę Kadetów na lotnisko i połączyliśmy się z pierwszą grupą.

Mechanicy nie próżnowali i przygotowali do użytku następne samoloty tak, że już wkrótce mieliśmy zalążek naszej eskadry w sile trzech samolotów. Pierwszy z nich pilotował Bastyr, drugi Stec, a trzeci ja. Lataliśmy nad Wysoki Zamek i rzucaliśmy bomby. Śmiech powiedzieć, rzucało się je ręką tak, jakby ktoś coś przez okno wyrzucał. Zresztą nie były ciężkie, od 10 do 20 kg. a pochodziły z obficie zaopatrzonych austriackich magazynów na tym starym " przemocą " zdobytym lotnisku na Lewandówce.



Śp. Stefan Bastyr

Wkrótce dołączyli do nas i inni lotnicy polscy; Hesse, Wiesiołowski, Kubala, Piotrowski i inni, których nazwisk już nie pamiętam. Przybyło też maszyn, które mechanicy nasi z podziwu godnym zapałem i umiejętnością przygotowywali do pracy. Kilku z nich przyszło lotem z Krakowa, gdzie lotnisko opanowano w podobnych jak we Lwowie warunkach, a gdy w ostatnich dniach grudnia, wybuchło Powstanie Wielkopolskie i zdobyto lotnisko Ławica pod Poznaniem, zastano tam bogato zaopatrzone składy samolotów. Już stamtąd otrzymaliśmy trochę maszyn i sformowaliśmy regularną eskadrę. Pierwszym dowódcą był major Bastyr a ja byłem szefem pilotów, a następnie objąłem po Bastyrze dowództwo eskadry.

Potem w miarę jak sytuacja na wschodzie rozwijała się, jak obejmowała coraz szersze rejony i zaczynała przechodzić w regularną wojnę, oczywiście eskadr lotniczych przybywało i zapisały się one chlubnie w historii tej wojny.

Kto by z nas pomyślał wtedy — kończy mjr. R. — że ten nasz pierwszy lot na starym austriackim " Brandenburgu " otworzy historię polskiego lotnictwa."

WITOLD ROŻNIECKI

Początek drogi

Gdy się oglądam wstecz, na początek drogi, która zaczęła się dla mnie dwadzieścia pięć lat temu, widzę siedemnastoletniego chłopca w czarnej skórzanej kurtce lotniczej, jak wchodzi na lotnisko Lewandówka pod Lwowem. Jest jeszcze bardzo dziecinny, choć udaje dorosłego i chciałby wyglądać na lat 22; *przynajmniej* na 22 . . .

Przybywa z Warszawy, via Lublin, gdzie przed tygodniem wstąpił ochotniczo do organizującej się tam Drugiej Eskadry Lotniczej. Tydzień — to bardzo długi okres czasu dla takiego chłopca, który już chciałby latać i naturalnie, walczyć. Wydaje mu się, że jeszcze tydzień, jeszcze dwa — i wojna /broń Boże/ może się skończyć bez jego udziału. Dlatego — nie ma co ukrywać — drapnął z tej Drugiej Eskadry, która nie miała jeszcze samolotów i nie prędko miała je otrzymać. Drapnął naturalnie do Lwowa, " bo tam się biją," a jakiś Bastyr, Beaurain i Toruń zdobyli lotnisko i już latają na austriackich " Brandenburgach " i " Offag'ach."

Chłopiec jest plutonowym. Przyznano mu te trzy naszywki na podstawie służby w P.O.W., formalnie i legalnie. Natomiast rozkaz wyjazdu z Lublina do Lwowa jest mniej legalny. Podpis dowódcy na tym dokumencie podejrzanie przypomina charakter pisma jego posiadacza . . .

Na szczęście nikt w dowództwie powstającej we Lwowie grupy lotniczej nie zwraca na to uwagi. Ważniejsze jest, że przybył jeden więcej podoficer, w dodatku dobrze umundurowany. Trzeba coś z nim zrobić. Zajmie się tym kapitan Stelmach.

Kapitan Stelmach jest byłym oficerem austriackim; mówi po polsku dosyć niepewnie i byle czego wpada w gniew.

—Po co tu przyjechał? — pada pierwsze pytanie.

Chłopiec łże jak z nut, że otrzymał taki rozkaz i przydział.

—*Einjähriger*?

—Tak jest, panie kapitanie: jednoroczny. *Freiwilliger* — dodaje z uśmiechem.

—*Flieger*?

Chwila wahania: łgać dalej, czy nie ryzykować? A jak każą siąść do samolotu i polecieć, to co? . . .

—Byłem uczniem w rosyjskiej szkole pilotów, ale nie zdążyłem jej skończyć. Rewolucja . . .

—Umie latać, albo nie?

—Nie latałem na samolotach tego typu, ale przeszkoliłbym się prędzej, niż inni.

—Nie pytam się o to! Tu nie szkoła. *Abtretten*!

Chłopiec nie bardzo wie, dokąd ma " *abtretten*," lecz oto zjawia się właśnie sierżant-szef, czyli " pan sztabowy "; pan sztabowy Celta, który bierze go w opiekę.

Opieka jest szorstka i kanciasta. Celta, austriacki " zupak," nie lubi " jednorocznych " paniczów z cenzusem, którzy po tym jednym roku służby zostają *fähnrich'ami*, następnie zaś *leutenant'ami*, podczas gdy on dorabiał się swego sierżanctwa przez lat trzynaście . . . Pan sztabowy ani przez chwilę nie wierzy w mityczną szkołę pilotażu w Rosji; podejrzewa natomiast przywłaszczenie skórzanej kurtki z magazynu wojskowego. Na pytanie o dalsze losy i przydział, oświadcza jednorocznemu:

—A cóż? Da się pana plutunowego do kancelarii, taj bedzi pan papirki pisał.

—Kiedy ja jestem pilotem — upiera się chłopiec.

—Ta idź, nie zaliwaj! — niecierpliwi się szef. — Ze mnie będziesz wariata strugał?

—No to mógłbym być przynajmniej mechanikiem.

Na te słowa zdumienie ogarnia pana sztabowego Celtę. Nie może mu się pomieścić w głowie, żeby cenzusowiec wolał być mechanikiem, niż kancelistą. W c. i k. austriackiej armii jednoroczni nie miewali takich fanaberii.

—Panie jednoroczny . . . pańska mama była, czy pan ze mną pluskwy szuka, czy zwariował?

Chłopiec jest skłonny przyznać, że raczej to drugie, ale — że do kancelarii nie pójdzie.

—Byłem w wyższej szkole budowy maszyn — powiada. — A w Drugiej Eskadrze byłem mechanikiem.

Celta przystaje i spogląda na niego krytycznie:

—Ta kiedyś pan to wszystko zdążył? Pilotem był, na technice był, aparatszoferem był . . . Ile, do chuliery, lat pan ma, panie plutunowy?!

—Dwadzieścia dwa — oświadcza chłopiec bezczelnie.

Sierżant-szef waha się: brygady obsługi są bardzo szczupłe. Franc Wesseli, werkmistrz Siódmej Eskadry, potrzebuje ludzi do roboty, a w kancelarii jest już dwóch takich, którym się tam dobrze powodzi. Ostatecznie więc . . .

Franc Wesseli był Czechem. Przysadzisty, mocny, z jasnoblond, prawie białą szczeciną na czerwonej twarzy, o krzaczastych białych brwiach i białych rzęsach. Mówił jakąś przedziwną mieszaniną języków niemieckiego, polskiego i czeskiego, genialnie grywał w szkata i pijał czysty spirytus, ale rzadko. Zresztą był doskonałym majstrem i człowiekiem o dobrym sercu.

Plutonowemu, którego mu Celta oddał do dyspozycji, powiedział, że studia w wyższej szkole budowy maszyn nie są jeszcze największą przeszkodą w karierze " aparatszofera," i zrobił go trzecim pomocnikiem w brygadzie pana plutonowego Kotylaka, która obsługiwała samolot " OFFAG " ze 160-konnym Daimlerem.

Często przychodził do hangaru i pouczał jednorocznego, jak należy dbać o silnik i samolot.

—*Nádulić ten ferschallung, bo się blecha wygibuje*! — pokrzykiwał na przykład. — *Jest to szmata dó-motora? Ganz schmutzig*! *Weź to prek, a d . . . sobie nią wypucuj.*

Zobaczywszy raz, że trzeci pomocnik dobija młotkiem styk maski silnika, czyli ów " *ferschallung*," bardzo się rozgniewał:

—*Sie, Einjähriger-Freiwilliger, ja ci nákopam z tym młotkom do głowy*! *Do flugzeugu nie jest sila: jest inteligecja*!

Trzeci pomocnik zaś uczył się obsługi maszyny i czatował na każdą okazję, żeby polatać, bodaj nad lotniskiem, jako pasażer. Z uporem utrzymywał nadal, że był uczniem w szkole pilotów i że już nawet latał samodzielnie. Dodawał też coraz więcej szczegółów do tej bajeczki, w którą niektórzy wierzyli.

Przyzwyczajono się do tego, a piloci chętnie zabierali jednorocznego-pomocnika na loty próbne i pozwalali mu prowadzić samolot w powietrzu drugim sterem z miejsca obserwatora.

Aż pewnego dnia dowództwo eskadry objął niejaki porucznik Jerzy Boreysza, b. oficer armii rosyjskiej. Ktoś powiedział mu o tym jednorocznym , co był uczniem w Eupatorii i plutonowego wezwano do porucznika.

—Tak-to wy? — spytał dowódca. — W szkole piłotaża byli, w Eupatorii znaczy?

—Tak jest — powiedział plutonowy, choć serce biło mu ze strachu.

—Nu-nu — mruknął porucznik. — Wam ile lat?

—Dwadzieścia dwa.

—Da-as . . . A kto komandujuszczym oficerem był wtedy?

—Major Pietrow, panie poruczniku.

—Hm . . . Pietrow. Tak . . . a waszym instruktorom, znaczy, kto?

—Kalinin — powiedział delikwent bez wahania, choć było to pierwsze lepsze nazwisko, jakie mu przyszło na myśl.

—Ot, Kalinina to ja nie pamiętam — zmartwił się dowódca.

—Taki nieduży, czarny, z wąsikiem — fantazjował jednoroczny.

Boreysza się uśmiechnął.

—Z wąsikiem, powiadacie? — Nu, ładno. A mnie pamiętacie?

Jednoroczny nie miał już nic do stracenia:

—Naturalnie, pamiętam, pan porucznik kończył szkołę, jak ja przyszedłem, ale pamiętam . . .

—Niedobrze, gołubczyk, niedobrze. Bo ja nie w Eupatorii szkołu konczył, a w Petersburgu. A w Eupatorii jak raz ja komendantem był, nie Pietrow, bo on — znaczy — zabił się w 1916-tym roku . . . Nu, niczewo. Wy — jak? — piłotom chcieliby zostać, a?

Plutonowy zamknął oczy przy słowach "niedobrze, gołubczyk " i otworzył je dopiero teraz.

—Ja . . . ja . . . Tak jest, panie poruczniku. Dziękuję, tak jest . . .

—Ładno, ładno — uśmiechnął się dobrotliwie dowódca. — Ja, naturalnie, też was pamiętam w takim wypadku. Z Eupatorii, znaczy . . . A za dwa tygodnie w Krakowie kurs zaczyna się, tak was wyszlemy na ten piłotaż, panie plutonowyj.

Początek drogi . . . 25 lat temu! Byłem najmłodszym pilotem w lotnictwie polskim. Przeżyłem wraz z tym lotnictwem kampanię lat 1919—1920 i jego " romantyczny " okres powojenny. Później przez lat kilkanaście byłem kolejno instruktorem, szefem pilotażu, komendantem szkoły pilotów, dowódcą eskadry. W roku 1927 zacząłem pisać, o lotnictwie naturalnie. Pamiętam moje pierwsze nieudolne opowiadania, nowele, powieści. I pamiętam, jak kilku życzliwych krytyków i pisarzy zwracało mi uwagę na usterki mego języka i stylu, moich pomysłów i konstrukcji, podobnie jak Wesseli, który chciał " nakopać mi młotkiem do głowy " za nieodpowiednie obchodzenie się z silnikiem, lub jak mój instruktor /podchorąży Kohut, nie żaden Kalinin!/, który przepowiadał mi rychłą śmierć, gdy " przeciągałem " wiraże.

Dziś, gdy mam za sobą 6.000 wylatanych godzin i przeszło 30 wydanych książek — dziś, po dwudziestu pięciu latach służby, gdy nie mogę brać udziału w lotach bojowych, gdy pozostało mi tylko pisanie o lotnictwie i dla lotnictwa — po raz pierwszy piszę bezpośrednio o sobie.

Przepraszam Czytelników za tę wątpliwą autoreklamę.

PORUCZNIK HERBERT

Pierwsza Podchorążówka Lotnictwa

W dniu 1-go listopada mija właśnie osiemnaście lat od chwili otwarcia w Grudziądzu Szkoły Podchorążych Lotnictwa. Mimo że lotnictwo polskie istniało już przed tym faktem lat siedem, jednak szkoły lotniczej dla przyszłych oficerów, o jakiej marzyły całe rzesze młodzieży, nie było. Dla chcących się poświęcić zawodowi lotnika istniały dwie drogi. Jedna to był kurs pilotażu dla podoficerów w Bydgoszczy, a druga to kursy doraźne dla oficerów innych broni. Kandydat na oficera lotnika musiał więc ukończyć jedną ze szkół podchorążych piechoty, artylerii, kawalerii lub saperów, po czym po roku służby w swojej broni, mógł składać podanie o przyjęcie go na kurs lotniczy.

Wszystko to trwało oczywiście dość długo i dużo materiału wartościowego, pragnącego się poświęcić lotnictwu zdążyło wrosnąć w inne bronie i zrezygnować z pierwszych aspiracji. Z drugiej strony część ludzi niespokojnych, którzy nigdzie nie mogli znaleźć miejsca, lub też zgoła karierowiczów, którzy patrzyli na lotnictwo przez pryzmat dodatku lotniczego, kandydowało do tej broni.

Decyzja więc otwarcia Szkoły Podchorążych Lotnictwa, o której to decyzji sygnalizowano już na wiosnę roku 1925, była trzeba przyznać jakkolwiek spóźniona, to jednak niezwykle na czasie.

Nie wiem jak była ta wiadomość przyjęta w innych zakładach, lecz w Korpusie Kadetów Nr. 1 we Lwowie, którego wychowankiem byłem od lat czterech, wywołała szał radości. Od razu pokaźna część kandydatów do innych broni przerzuciła się na lotnictwo. Gdyby nie perswazje, ograniczony procent i badania lekarskie, prawdopodobnie połowa naszej klasy wybrałaby sobie za fach lotnictwo. Dzięki tym hamulcom zostało nas przyjętych do lotnictwa dziewięciu.

Z miejsca zorganizowaliśmy wycieczkę na lotnisko wojskowe, które było wtedy na Lewandówce. Nie mieliśmy sposobności polatania, gdyż pan kapitan latał dla treningu w czwartki, pan porucznik we wtorki, czy też odwrotnie, a my przyszliśmy akurat w jakiś dzień, który nie był ani wtorkiem ani czwartkiem. Pozwolono nam za to wspaniałomyślnie oglądać wszystkie cuda: "Henrioty," "Morany," "Bregueta XIV" i nawet sztabową maszynę "Poteza XV" z maskotką na prawej lotce. Był to niedźwiedź. Takie szczegóły doskonale się zapamiętuje.

Pozwolono nam włazić do kabin, macać przyrządy i tłumaczono ich znaczenie. Oczy rozbiegały się w "Breguecie" i "Potezie" od rączek, dźwigni i zegarów. Stery za to rozczarowały mnie zupełnie. Jeżeli taka głupia rzecz, jak samochód poruszający się w dwóch wymiarach miał jako kierownicę koło, to samolot, rzecz mądrzejsza i bardziej magiczna powinien mieć jakąś skomplikowaną aparaturę, odpowiadającą jego złożonej filozofii poruszania się w trzech wymiarach. Zamiast tego patrzyliśmy na zwyczajny drążek i orczyk, które były tak pospolite w tym królestwie maszynerii, że aż paradoksalne.

Nie zgadzałem się już wtedy z grubością i ciężarami stójek, w porównaniu z ciężarem skrzydła. Skrzydło "Henriota" było zdemontowane tak, że mogliśmy je unosić, dziwiąc się jego lekkości. Było śmiesznie lekkie. Zapamiętałem także wyższość "Henriota" nad "Moranem." Oto "Moran" miał płaty zakończone półokrągło a "Henriot" ścięte. Gdy pytałem mechanika o przyczynę tego, odpowiedział, że "Moran" jest trochę szybszy w powietrzu, ale "Henriot" jest za to praktyczniejszy. Tu nie robiło różnicy przy montażu czy skrzydło dać na prawą czy na lewą stronę.

Zapamiętałem jeszcze "Junkersa" pasażerskiego, lądującego po przylocie z Warszawy. Kurzył piaskiem jak szatan, bo lotnisko właściwie było piasczystą łachą. Wiatr targał wiatrowskazem na hangarze. Dziś, gdy przypominam sobie tamte chwile mojego podziwu, nieomal nabożeństwa dla aparatów, które były prawie ostatnim krzykiem współczesności, a dziś już po osiemnastu latach stały się sprzętem muzealnym, ze zdziwieniem spostrzegam, że wiatrowskaz nie uległ mocy czasu i nie zestarzał się zupełnie. Towarzyszył mi całe życie w Polsce, witał mnie na każdym lotnisku we Francji. Tu w Wielkiej Brytanii spotykam go również, towarzysza mojej młodości, moich pierwszych zachwyceń nad skrzydłem "Henriota." Drwi z czasu wyraźnie; nie zmienił się na jotę. Dziś w dobie "Spitfireów" i szybowców rakietowych pozostaje dokładnie taki sam, jak wtedy, gdy oczarowany patrzyłem na "Poteza XV" z niedźwiedziem na prawej lotce.

Po wakacjach, które przeleciały, że ani się człowiek obejrzał, mieliśmy się meldować 1-go listopada w Grudziądzu, w szkole. Co prawda w obawie, żeby się nie spóźnić przyjechałem o dwa dni wcześniej, ale tak samo myślących i czujących, jak ja była większość, więc praktycznie przegląd przyszłych uczniów można już było zrobić 30-go października. Byliśmy pierwszym rocznikiem — królikarnią doświadczalną.

Wykładowcy szkoły przedstawiali grono dobrych fachowców, lecz wychowawcy byli zaledwie o parę lat starsi od nas. Takie małżeństwo młodości z władzą może być dobre podczas rewolucji lub wojny, gdy trzeba wybuchać energią i ważyć się na czyny gwałtowne. Czasy pokojowe i wychowawczość były tak odległe od wojny i rewolucji jak mgławica Magellana od ziemi. Poczuliśmy od razu, że na naszą drogę już z miejsca nasypano kamieni. Winna temu była prawdopodobnie młodość naszej broni i szkoły. Nie było ani praktyki, ani doświadczenia, nie było wreszcie, co najważniejsze, tradycji. Przy otwarciu szkoły powiedziano nam to otwarcie: — Będziecie tymi, którzy będą tworzyć tradycję.

Komendantem szkoły był pułkownik z b. armii austriackiej, podobno doskonały żołnierz. Był w każdym razie wzorem służbistości i rygorystą jakich mało. Surowy, nieudzielający się, obrał sobie od razu taką linię postępowania, by stać jak najdalej od młodzieży. Nie zbliżał się do nas, ani się nam pokazywał zanadto, jakby w obawie, żeby nie uronić nic ze swego autorytetu. Rozmowa podchorążego z komendantem ograniczała się praktycznie do raportu karnego. Taki raport, których znowuż z powodu obawy przed obniżeniem prestiżu nie mogło być za wiele, stawał się zdarzeniem w życiu podchorążego. Albo podchorąży wylatywał ze szkoły, albo znajdował się na czarnej liście, w pogotowiu do wylecenia. Przy tej drugiej możliwości stawał się również oczkiem w głowie wychowawców, którzy mu nie ułatwiali życia.

Sama szkoła była podzielona. Spanie i jedzenie odbywało się w jednym miejscu, to jest w koszarach im. Światopełka przy ulicy Lipowej, a wykłady w dawnej szkole pilotażu na lotnisku. Pomiędzy kwaterami a lotniskiem było trzy kilometry odległości. Przebywaliśmy tę odległość cztery razy dziennie; rano na wykłady, w południe z wykładów na obiad, po obiedzie znowu na wykłady, potem znowu, już po raz ostatni, na kolację i sen. Czyniło to w sumie 12 kilometrów przebywanych dzień w dzień z wyjątkiem niedzieli, kiedy to chodziliśmy do pobliskiego kościoła.

Dziś z perspektywy czasu i mądrości doświadczenia, patrząc na taką organizację szkoły, trudno nie żałować tych trzech godzin czasu, marnowanych codziennie na marsze, godzin, które mogły zostać zużyte na kształcenie lub formowanie przyszłych oficerów, fachowców i obywateli w doskonalszy sposób.

Wtedy jednak nie zastanawialiśmy się nad tym. Na końcu naszej drogi, obojętnie jak długą by była, widzieliśmy wszyscy jasno: jeden jedyny nasz cel — latanie.

Szła długo wlokąca się zima; nie mogliśmy się doczekać wiosny, kiedy to miało przyjść szkolenie w powietrzu, a więc latanie. Narazie była sama teoria: silniki, płatowce, nawigacja, fotografia lotnicza, strzelanie i bombardowanie. Nie mogliśmy się jednak skarżyć, że było to nieinteresujące. Chłonęliśmy wszystkie wiadomości w siebie z zapalczywością i entuzjazmem. Niedarmo wstąpiliśmy do szkoły, którą każdy z nas sobie wybrał, o której marzył. Wielu z nas nawet nie wiedziało przed wstąpieniem do szkoły, że oficerowie w lotnictwie otrzymują dodatek lotniczy.

Dziś śmiało z odległości można powiedzieć, bez przesady i bez oratorskiej blagi toastowego mówcy, że młodzież tamta była bezwzględnie i wyłącznie ideowa. Dla idei latania kilku bardzo zdolnych i mających dobre lokaty, uczni podchorążówki saperów przeniosło się po pierwszym roczniku swojej szkoły do naszej, tracąc w ten sposób jeden rok. Dla idei latania odwalaliśmy dzień w dzień 12 kilometrów w każdą pogodę, deszcz czy śnieg, mróz czy wicher.

Pierwszą część drogi odbywaliśmy przez miasto, następną przez ogromne piasczyste pole zwane "Saharą" i przyległe do Szkoły Podchorążych Kawalerii, trzecią wreszcie i ostatnią przez las. Marsz przez "Saharę" był najuciążliwszy. Nogi zapadały po kostki w sypki grunt. W zimie był to wygwizdów straszliwy; hulający swobodnie wiatr wyostrzał każdy mróz do piekielnego zimna. Latem spływaliśmy potem, brnąc przez przeklęte piachy. Gdy była cisza, tuman kurzu spowijał idącą kolumnę jak obłok, towarzyszył przez cały czas marszu, wpychał się do ust i nosa. Przy wiatrach ostre ziarna piasku cięły oczy. Kiedy zaczęliśmy latać i dostaliśmy ekwipunek lotniczy, chodziliśmy przez "Saharę" zawsze z okularami lotniczymi w kieszeni. W razie wiatru nakładało się je na oczy.

Część wykładów odbywała się w salach możliwych do przyjęcia pod względem higieny, lecz było również sporo wykładów w jakichś szopach, hangarach, skleconych naprędce barakach. Kostnieliśmy tam z zimna, siedząc w płaszczach. Z sufitu czasem kapało za kołnierz. Ołówek nie chciał słuchać zgrabiałych palców.

Jednak wszystkie te niedogodności przyjmowaliśmy z humorem. Cóż to wszystko znaczyło dla nas przy naszym wewnętrznym napięciu, przy naszym głodzie latania. Śmieliśmy się z trudności, zwalczaliśmy je, nie mając poczucia, że walczymy — taki to przywilej każdej młodości.

Nareszcie jednak nadeszła wiosna i z nią latanie. Składało się ono z dwóch części: lotów obserwacyjnych i pilotażu. Obserwatorkę robiliśmy na "Potezach XV," a pilotaż na "Moranach." Loty rozpoczynaliśmy o godzinie 3 rano, to znaczy, żeby być na lotnisku o tej godzinie, wstawaliśmy o 1.30 w nocy. Maszerowaliśmy jeszcze nocą na pół przygłuchli i odrętwieli. Dopiero gdy wynurzaliśmy się z lasu tuż obok szkoły, witały nas na wschodzie słabe przebłyski świtania. Deszcz, nie deszcz szliśmy tak nocą senni, potykając się o korzenie w lesie, gdyż nie było wiadome, czy pogoda poprawi się na tyle, by można było porolować na start. O ile deszcz padał w dalszym ciągu, szliśmy do starej szopy w kącie lotniska i zapadaliśmy zaraz w sen, jak w głęboką czeluść.

Programy szkoły były opracowywane na dwie ewentualności, pogody i deszczu. Skoro więc słota trwała nieustępliwie, budzono nas o godz. 6-ej; szliśmy wtedy na zajęcia teoretyczne, złorzecząc niebu i meteorologom. Jakaż jednak radość, po prostu szał radości buchał z tej budy z sianem, gdy budzono nas przed godz. 6-ą, a my słabo rozgarniętymi zmysłami mogliśmy stwierdzić, że deszcz nie bije o dach szopy i że to zapowiada loty. Zgraja wyrostków wylatywała z pijanym hałasem i sianem na gębach. Jakże słodko dzwonił w uszach wytrwały, dźwięczny głos pracujących "Moranów" i jak przyjemnie pachniał niebieski dym spalin, dym spalonej rycyny, koziołkujący kłębami po trawie, lśniącej wilgocią. A co za duma, co za nieopisane uniesienie towarzyszyło pierwszemu samodzielnemu lotowi.

Dziś, gdy się widzi nowoczesne metody szkolenia, na wspomnienie tamtej chwili wzruszenie chwyta za gardło. Któż dziś wymaga od uczni takiego poświęcenia, takiego entuzjazmu dla latania, jakiego dowody dawaliśmy my — pierwszy rocznik Szkoły Podchorążych Lotnictwa. Było w tym naprawdę coś z żarliwości i wytrwania, jaki tylko może dać najwyższy, nieskażony idealizm. W blasku jego wszystkie cienie i dolegliwości dnia codziennego, wszystkie trudy i niewygody, wydawały się czymś, nad czym nie warto się zastanawiać ani chwili. Nie zastanawialiśmy się też, i nie rozwodziliśmy się, lecz szliśmy z uporem, z niezachwianym zapałem — dzień w dzień, noc w noc przez wszystkie przeciwności i niepowodzenia.

Pierwszy rok minął, jak błysk promienia. Pojechaliśmy na urlop, potem na praktykę do pułków lotniczych, potem znowu na zimę wróciliśmy do szkoły. "Morany" spały w hangarze oglądane i pożądane przez nas, lecz na razie szła znowu sama teoria. Pilotaż miał się rozpocząć w maju. Lecz w maju przyszedł przewrót majowy, a po nim zmieniono nagle program szkoły. Mieliśmy ukończyć szkołę tylko, jako obserwatorzy.

Dla naszych najżarliwszych pragnień i rozbudzonych ambicji był to cios na miarę kataklizmu. Wstąpiliśmy zresztą do szkoły na podstawie tego, co nam jej program obiecywał, każdy z nas miał zostać pilotem i obserwatorem. Teraz z powodów dla nas niezrozumiałych, władze po prostu uchylały swoją poprzednią obietnicę. Było to jakby jednostronne zerwanie umowy, dokonane przez silniejszego partnera. Dziś gdy się poznało w życiu wiele spraw podobnych, a najlepiej we wrześniu roku 1939, zwyczajny ludzki sceptycyzm pozwala przechodzić nad tym bardziej wyrozumiale. Wtedy jednak było to pierwsze nasze zetknięcie się z brutalnością życia. I znowuż, trzeba to pamiętać, byliśmy młodzieżą pełną uniesienia i gotową do każdego czynu, który stał po stronie prawdy. Byliśmy zapaleńcami, mało tego, byliśmy ideowcami na punkcie latania, to też, gdy tak nagle odebrano nam tę ideę bez żadnego wytłumaczenia, po prostu prawem kaduka, zawrzeliśmy do białej gorączki.

Gdybyż wtedy komendant i wychowawcy byli doświadczeni i ludzcy, gdybyż przyszli do tej złamanej młodzieży z sercem, z pomocą starszego brata młodszemu, z pomocą ojca synowi. Lecz komendant — sztywny paragraf, zapięty w regulaminy i raczej uosobienie munduru, a nie umundurowany człowiek, podszedł do powstałego problemu z brutalną pruską pięścią.

W miarę im bardziej nas ciśnięto, coraz bardziej stawaliśmy sztorcem. Szła jasna, zaciekła gra o złamanie jednej ze stron. Wychowawcy działali pod dyktando komendanta. Nie byliśmy święci oczywiście i my i być nimi nie mogliśmy przy takim ustosunkowaniu się starszych. Kary narastały, piętrzyły się, doszły do absurdu. Wtedy miara się przebrała. Urządziliśmy głodówkę.

Na drugi dzień głodówki przyjechał II wiceminister Spraw Wojskowych gen. Fabrycy. Miał do nas długą przemowę tuż przed obiadem, którego nie mieliśmy zamiaru jeść. Po przemowie jednak nastąpił rozłam w naszej jedności. Większość z rezygnacją pogodziła się z losem, mniejszość, bo 12 obstawała dalej uporczywie przy swoim: — "Będziemy jeść, jak nam dacie pilotaż."

Ukarano nas dwunastu przykładnie. Pozbawiono tytułu podchorążego i jako zwykłych podoficerów rozesłano do dwunastu pułków piechoty na roczną praktykę karną. Nazwano nas potem dwunastu apostołami. Mnie przypadł w udziale 74 pułk piechoty w Lublińcu.

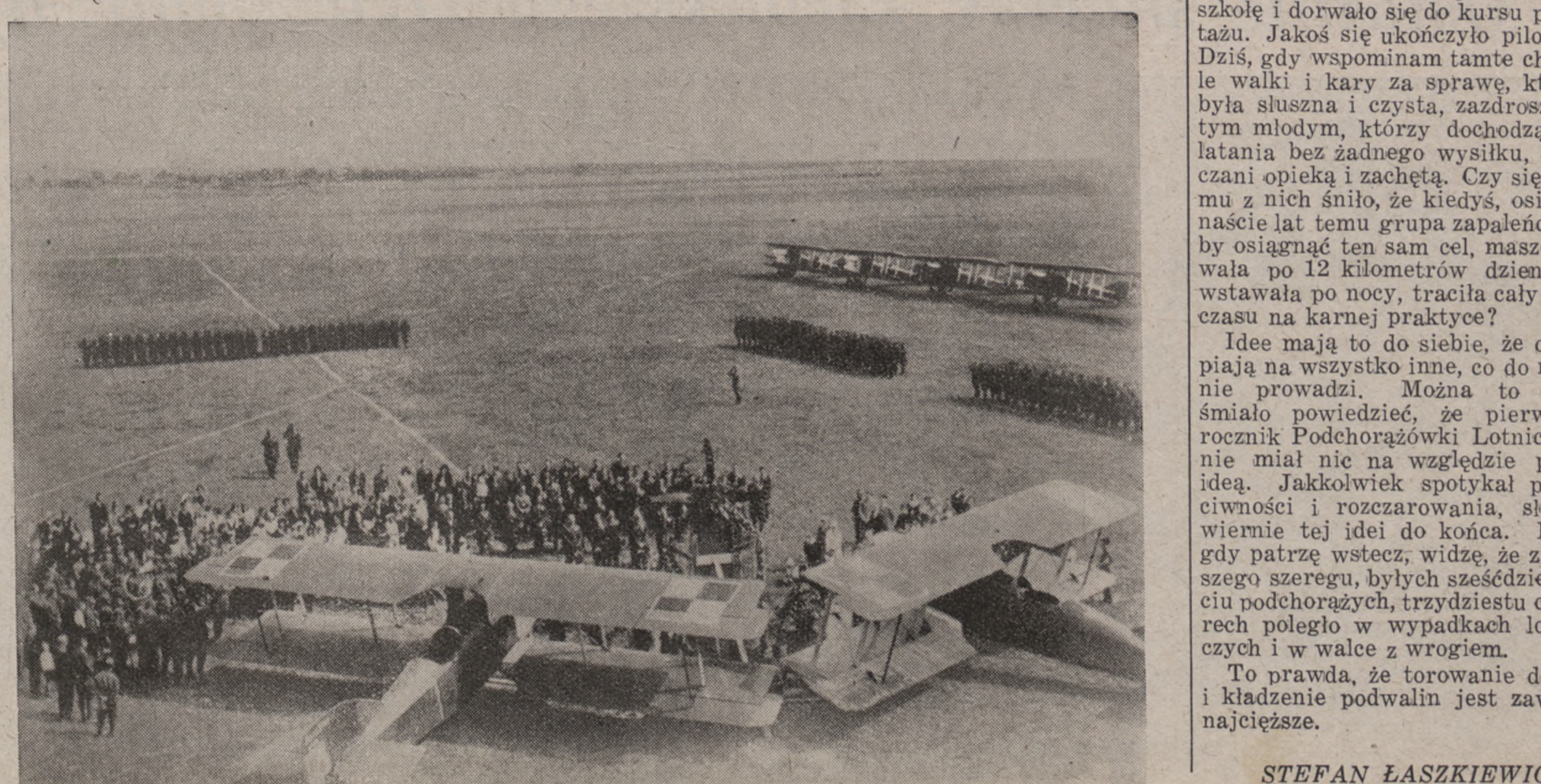
Dawne to dzieje. Jakoś się przeżyło tę piechotę i wróciło znowu do szkoły. Jakoś się ukończyło szkołę i dorwało się do kursu pilotażu. Jakoś się ukończyło pilotaż. Dziś, gdy wspominam tamte chwile walki i kary za sprawę, która była słuszna i czysta, zazdroszczę tym młodym, którzy dochodzą do latania bez żadnego wysiłku, otaczani opieką i zachętą. Czy się komu z nich śniło, że kiedyś, osiemnaście lat temu grupa zapaleńców, by osiągnąć ten sam cel, maszerowała po 12 kilometrów dziennie, wstawała po nocy, traciła cały rok czasu na karnej praktyce?

Idee mają to do siebie, że oślepiają na wszystko inne, co do nich nie prowadzi. Można to dziś śmiało powiedzieć, że pierwszy rocznik Podchorążówki Lotnictwa nie miał nic na względzie poza ideą. Jakkolwiek spotykał przeciwności i rozczarowania, służył wiernie tej idei do końca. Dziś gdy patrzę wstecz, widzę, że z naszego szeregu, byłych sześćdziesięciu podchorążych, trzydziestu czterech poległo w wypadkach lotniczych i w walce z wrogiem.

To prawda, że torowanie drogi i kładzenie podwalin jest zawsze najcięższe.

STEFAN ŁASZKIEWICZ

Promocja w Oficerskiej Szkole Lotniczej w Dęblinie
/na pierwszym planie dwa samoloty typu "Potez XV"/



Krotka historia długiego lotu

Dnia 2.VI.1941. Załoga por. pil. Z . . . Zadanie: Zbombardować obiekt wojskowy w D. Bomby . . . Trasa lotu . . . Start o godzinie . . .

No i — zaczyna się . . .

Po nawiązaniu łączności i wzięciu kursu idziemy nad chmury. 4.000 stóp pod nami roztacza się morze chmur oświetlone z jednej strony zorzą zachodzącego słońca, z drugiej seledynowym światłem księżyca.

Pilot nabiera wysokości przez cały czas lotu. Strzelcy siedzą nieruchomo, z rękami opartymi na uchwytach km. Nawigator skupiony nad mapą odbiera namiary od radiotelegrafisty. W samolocie spokój. Wszyscy myślą o wykonaniu zadania. Mija czas. Wysokość rośnie.

—Uwaga! Brzeg holenderski przed nami.

Łapią nas pierwsze światła reflektorów. Wysokość 14.000 stóp. Z prawej strony w rejonie R. — ogień artylerii.

W słuchawkach rozlega się głos:

—Biały obrotowy beacon światło co cztery sekundy z prawej przed nami! — To drugi pilot melduje swoje spostrzeżenia.

Nawigator odpowiada:

—Dobra, jesteśmy na kursie.

Szum w słuchawkach. Pierwszy pilot, pan i władca na samolocie, krzyczy:

—Wyłączyć mikrofony!

Trzask. Cisza. Lecimy dalej.

Reflektory muskają kadłub maszyny obładowanej bombami. Pilot wygrywa melodie na silnikach i smugi świetlne chodzą jak błędne wokół nas.

Wyspa X. Zmiana kursu. Wysokość wzrasta: już mamy 15.000 stóp. Potem — 17.000 stóp.

Za pięć minut — cel.

—Uwaga, po lewej powinien być D.

Wszyscy o tym wiedzą, ale obowiązkiem nawigatora jest przypomnieć.

Nawigator jest teraz przy celowniku bomb. Wypatruje. Niestety pod nami — mgła. Pilot otwiera komory bombowe: wyrzucamy flary.

—Poszły!

—Nie palą się — cholera!

Ogień artylerii wzmaga się, reflektory szukają, ale pilot zna swoją robotę: wije się, jak piskorz po niebie i gra motorami. Niech szukają!



Nawigator oblicza, że według czasu jesteśmy nad celem, miasta jednak nie widać. Co robić?

Nagle flara wyrzucona z innego samolotu oświetla budynki pod nami. Oto nasz obiekt wojskowy.

Bombardujemy. Nawigator widzi, jak z cielska samolotu wysypują się bomby kruszące i mnóstwo zapalających "szczeniaków." — Oby były celne — modli się cała załoga.

Pilot robi skręt. Strzelec tylni podaje swoje obserwacje:

—Widzę 1, 2, 3, 4, 5, 6 wybuchów — o! A teraz zapalające! Ojej jak się ślicznie palą!

Ale nieprzyjaciel też nie próżnuje. Grzeje z artylerii i to dość celnie. Robi się gorąco. Wtem wybuch pod samolotem podrzuca maszyną — na szczęście nic groźnego.

Wchodzimy na kurs powrotny. Reflektory starają się nas uchwycić, strzelec tylny krzyczy do mikrofonu:

—Pilot rób skręty, nie dajmy się im złapać!

Oddalamy się od celu, ogień artylerii i reflektory słabną. Księżyc zachodzi krwawo. Zaczynamy schodzić niżej.

Wysokość 10.000 stóp: wyłączamy tlen. Nad morzem zwarte chmury o podstawie około 4.000 stóp. Na pł.-wsch. światło wschodzącego słońca. Jeszcze pół godziny do brzegu angielskiego.

Radiotelegrafista stara się od 45 minut o *fix*, ale nie może go dostać, bo inni też dobijają się do stacji. Schodzimy coraz niżej: 1.000 stóp — chmury; 800 — chmury; 600 — chmury. Wreszcie głos strzelca:

—Widzę pianę, pod nami morze!

Wysokość 400 stóp. Powinniśmy już być nad brzegiem. Po chwili — jest. Widać zatokę obok B.

Zmieniamy kurs do bazy, pilot prosi o Q.D.M., radiotelegrafista mówi podnieconym głosem:

—Radio nie działa!

Teraz zaczyna się seria niepowodzeń . . . Lewy silnik nawala, a z rury wydechowej buchają płomienie, które widzi cała załoga. Pilot włącza swoją stację na nadawanie i woła:

—Darke! Darke! Dajcie pomoc!

—S.O.S.! — woła automatycznie radiostacja.

Przy przełączeniu na odbiór wszystko słychać: trzaski, piski i muzykę nawet — tylko nie słychać odpowiedzi na nasze wołanie.

Wysokość spada do 100 stóp, ziemia tuż pod nami. Przedni strzelec prosi spokojnym głosem:

—Wypuście mnie.

Po chwili siedzi już na łóżku, przylepił nos do szyby i myśli pewnie: Może zobaczę beacon jakiegoś lotniska?

Sytuacja się poprawia. Silnik chwycił, ciągnie, maszyna idzie w górę.

—Edek wyżej — mówi nawigator.

A strzelec tylni:

—Niżej, bo chmury.

Pilot wypośrodkował. Lecimy w chmurach, lecz ziemię widać.

Nagle okrzyk radości:

—Jest beacon! Nadaje literę "T."

Nawigator sprawdza.

—Dobrze; jesteśmy na kursie do domu. Beacon K.W. po prawej.

Pogoda poprawia się; pułap 800 stóp. Lewy silnik strzela, trzeba się śpieszyć, żeby się bardziej nie znarowił.

Wreszcie — beacon X.N. Głębokie westchnienie pilota — sygnał rozpoznawczy: pozwalają — lądujemy.

KAZIMIERZ ŻEREBECKI

Start odwetu

Smutno i uroczyście cicho zrobiło się w naszym "Strasznym Dworze," kiedy załogi wyznaczone na dzisiejszy lot bojowy odjechały wśród gwaru na lotnisko. Gdzie będą tej nocy? Co je czeka? . . .

Dlaczego ten angielski dwór z pięknym ogrodem, oranżeriami, tenisem, gdzie jakby na letnią willegiaturę przysłano jedną eskadrę naszego dywizjonu, nazwano "Strasznym Dworem" — nie wiem. Słyszeliśmy, że "straszy" tutaj, ale z powodu operacji za morzem /lub po prostu w pobliskim mieście/ nie doświadczyliśmy tego. Stwierdziliśmy tylko, że w piwnicach tej rezydencji stoi stara trumna i w niej para podniszczonych półbucików.

Nieznośna jest cisza tutaj. Nie wyznaczony na dzisiejsze zadanie nie wiem, co z sobą właściwie począć. W tym nastroju znalazłem usprawiedliwienie wetknięcia swoich trzech groszy do pamiętnika dyonu. Będzie to rodzaj wspomnienia. Wspomnienia z dnia, z lotu i z jednego momentu.

Od długiego "postoju," w czasie którego nabieraliśmy oddechu i zbieraliśmy siły w treningu do następnego etapu naszej dziwacznej drogi przez świat, upłynęło już dużo czasu. W niespełna rok po smutnym wrześniu 1939, koła naszej zdemolowanej uprzednio maszyny drgnęły ponownie do pracy. Oto zmontowano pierwszą wyprawę lotnictwa bombowego, odrodzonego tu, w Anglii.

Śmiało można by nazwać wybrańcem losu tego, kto miał lecieć pierwszy, kto miał dać pierwszy impuls maszynie do owego historycznego startu.

Najtrudniej, myślę, doszukać się na świecie sprawiedliwości! A jednak.

Szybkość przeciętną w podróży samolotem, pieszo, rowerem, pociągami i samochodem na odcinku Lwów — Coëtquidan /Francja/ uzyskałem dość przyzwoitą: od 18-go do 25-go września. Przybyłem na ziemię naszych byłych nadziei bodajże pierwszy, to też to, że pierwszy na samolocie brytyjskim poleciałem także ja — jest usprawiedliwione. Tak rozumiem sprawiedliwość losu.

Był ładny dzień jesienny. Od rana panował na stacji ruch i gorączkowe przygotowania. Personel latający, mechanicy, rusznikarze, elektrycy sprawdzali po dziesięciokroć sprzęt i urządzenia: wszystko musiało "grać."

Po szczegółowych odprawach, na których po raz pierwszy wprowadzono nas w sferę operacyjną, stanęliśmy na godzinę przed startem koło naszej, podówczas nie świetnej, ale dumnie noszącej znak czerwono-białej szachownicy-maszyny. Załoga: pilot ś.p. mjr. Floryanowicz, obserwator — por. V. i strzelec-radiotelegrafista sierżant Kowalski.

Nad celem mieliśmy znaleźć się po zapadnięciu ciemności, to też czas startu wyznaczono, po skalkulowaniu drogi, tuż po zachodzie słońca, a więc jeszcze za dnia.

Wszystko było gotowe. Ubieraliśmy się. Podniecenie rosło.

Umówionymi uprzednio sygnałami dano znak do zapuszczenia silników. Major z wrodzoną prędkością ruchów, a spokojem postępowania, zajął miejsce w kabinie. Po chwili poczciwy "Merlin" zaskoczył, żeby pracować szereg godzin d l a n a s — p r z e c i w k o n i m . . .

Wolniutko, ciężko i poważnie rolując, ustawiliśmy się na linii startu. Stanęliśmy w oczekiwaniu na ten właśnie najwznioślejszy moment w moim życiu poza granicami Polski. Byłem oszołomiony i chyba półprzytomny, gdyż tylko jak przez mgłę pamiętam, co działo się wokoło.

Silnik gadał na małych obrotach — na 20-tą minut 22.

Widziałem zebranych wkoło samolotu. Patrzyli to na niebo, to na linię startu, to na nasz samolot — niespokojni, chcąc wyczytać jakieś horoskopy, przeczuć, przestrzec . . .

Widziałem obu dowódców dyonów, oficerów-kolegów, mechaników, pisarzy kancelaryjnych, nawet obsługę kasyna — wszystko zlewało się w tłumek koloru R.A.F., podniecony, zdenerwowany a uradowany.

Widziałem i czułem, że serca wszystkich są z nami, a poprzez nasz samolot myśli wszystkich kierowały się do Polski.

Pomyślcie! Przecież to my wybrani kaprysem losu spośród milionów Polaków i spośród tysięcy polskich lotników zażywamy szczęścia za miliony — mamy możność czynnej walki. Mamy zaszczyt ginąć w walce, kiedy inni giną umęczeni w niewoli.

Dano sygnał. Suchy, zwykły sygnał do startu. Jednak był to znak najwspanialszy, znak do rozpoczęcia pracy bojowej polskiego lotnictwa bombowego. Wszyscy stanęli w bezruchu. 20-ta 22! Major wolno gaz otwierał i kiedy maszyna leniwie ruszyła, a w chwilę później silnik odezwał się jakimś mistycznym rykiem potęgi i niezłomnej woli, gdy ręce zebranych wzniosły się w górę, furażerki wyleciały w powietrze — wyobraziłem sobie, że słyszę wielki okrzyk triumfu.

Anglicy z zadowoleniem pokazali kciuki obu rąk. Przez chwilę zapomniałem, że jestem nawigatorem.

Ten moment kiedy już silnik rwał całą mocą, kiedy koła muskały już tylko trawę lotniska zlał się z poczuciem specjalnego posłannictwa, poczuciem szczęścia . . .

Przypomniałem sobie Hymn Narodowy grany w uroczystej chwili, lub słowa pieśni "Ojczyznę wolną racz nam wrócić Panie." To było coś takiego. Coś podobnego.

Przyszedłem do siebie, kiedy po wielkiej rundzie znaleźliśmy się nad lotniskiem a w słuchawkach usłyszałem głos majora: "*Set course*" — lecimy.

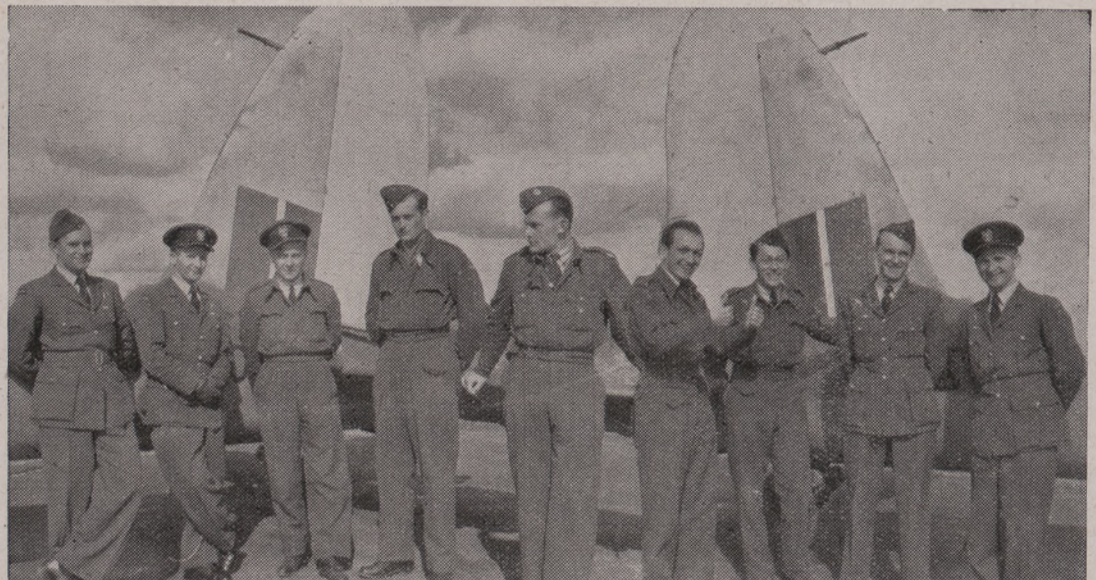
ANTONI VOELLNAGEL

Obą opowiadania na tej stronie wyszły spod pióra lotników, którzy zginęli w akcji bojowej.

Ostatnie sukcesy Lwowskiego Dywizjonu Myśliwskiego

Załogi Lwowskiego Dywizjonu Myśliwskiego, które w trzech niedawnych spotkaniach z samolotami niemieckimi zestrzeliły: pięć "Junkersów 88" i jeden "Messerschmitt 110" na pewno, dwa samoloty prawdopodobnie, a cztery uszkodziły.
Piękny ten wynik został uzyskany w spotkaniach z przeważającymi siłami nieprzyjaciela. Pisaliśmy o tym obszerniej w nr. 39 "Polski Walczącej."







Nasza maszyna

Hallo Control, Hallo Control, "A" for apple calling you: "how are you receiving me — over to you, over."

Hallo "A" for apple, Control answering: "you may land, you may land — over."

Stary poczciwy grat raz jeszcze nie zawiódł pokładanego w nim zaufania. Raz jeszcze doprowadził załogę szczęśliwie do bazy. Zalety i przymioty naszej "A" były zawsze aktualnym, zawsze ciekawym tematem rozmów załogi. Kochaliśmy naszą maszynę, dumni byliśmy z niej i ufaliśmy jej kompletnie.

Nie zawsze jednak tak było.

Pamiętam dobrze dzień, kiedy jako młoda załoga, świeżo przybyła z *O.T.U.* mieliśmy dostąpić zaszczytu otrzymania maszyny na stałe. W skrytości ducha każdy z nas marzył o nowiuteńkiej "B," dopiero co dostarczonej z fabryki. Najnowsza seria, cały szereg modyfikacji i udogodnień, lśniąca i czysta jak szkło — jednym słowem cud, nie maszyna. Obchodziliśmy ją z daleka, przyglądając się pożądliwie, śniąc o jej posiadaniu.

To też z rozczarowaniem i czarną rozpaczą w sercach przyjęliśmy bezapelacyjny wyrok dowódcy eskadry, przydzielający nam starego grata "A," posklejanego z trudem po ostatniej kraksie. Czuliśmy się jak młodzieniec, który oczekując z dreszczem uścisków dziewicy wpadł w ramiona starej prostytutki.

—Pechowy trup ! grzeją mu się silniki, ma wadę płatowca, nie chce wchodzić na wysokość — słuchaliśmy w ponurym milczeniu złośliwych uwag szczęśliwszych załóg.

—I my mamy latać na takim wraku na operacje, przecież na pierwszym locie bojowym ten grat rozleci się w kawałki — mruczeliśmy gniewnie.

Markotni i zniechęceni powlekliśmy się na punkt rozproszenia, by widokiem naszego nieszczęścia dopełnić miary goryczy. Rzeczywistość potwierdziła tylko naj-



czarniejsze przewidywania. Wszystko nam się nie podobało. Zarzuty posypały się jedne po drugich jak z rogu obfitości: dziurawy płatowiec, zardzewiałe karabiny, głuchy odbiornik, wadliwa interkomunikacja — w ogóle brudno, nieprzytulnie, nieswojsko. Zniecierpliwieni naszymi uwagami mechanicy też nie usiłowali nas podnieść na duchu. Klęli w żywy kamień psi los, który taką maszynę oddał im pod opiekę. Próbny odlot wywołał nową litanię oskarżeń: ciężka na mordę, karabiny opadają, skala odbiornika przesunięta i t.d. i t.d.

Przez kilka dni chodziliśmy jak struci. Wyobraźnia nasuwała nam ponure obrazy fatalnych kraks, własnego pogrzebu, czy też skakania ze spadochronem z rozsypującej się w powietrzu maszyny. Tylni strzelec n.p. zaklinał się, że widział we śnie nekrolog załogi z dopiskiem: "zginęli na skutek defektu maszyny." Perspektywy doprawdy niezachwycające.

Minęło kilka tygodni. Dzień w dzień siedzieliśmy w maszynie z zapamiętałą rozpaczą doszukując się coraz nowych wad i usterek, których nieszczęsna "A" była bezdenną zdawało się kopalnią. Przeklęty grat pochłaniał cały nasz czas. Kompensacji busoli, anteny ramowej, harmonizacji karabinów i tym podobnym czynnościom oddawaliśmy się z pasją od rana do wieczora. Fitterzy, rigerzy, instrumenciarze, radio- i elektromechanicy, uzbrojeniowcy i fociarze pracowali ciężko, rozbierając, składając, wymieniając, dorabiając coraz to nowe części. "*A" for apple* stała się ośrodkiem życia tak załogi, jak i brygady. Urlopy, przepustki, wycieczki do miasta czy randki poszły w kąt. Ba, nawet we śnie męczyło nas widmo maszyny porozkładanej na części.

I dziwna rzecz. Zżyliśmy się ze starym gratem. Nie mogliśmy sobie wyobrazić życia w dywizjonie bez naszej "A." Pochłonęła nas całkowicie. Z przyzwyczajenia klęliśmy ją jeszcze od czasu do czasu, wymyślając od trupów, gratów czy też profesjonalnych kapłanek wolnej miłości, ale miejsce nienawiści zajęło wyraźne przywiązanie. Już przestała nam imponować nowiuteńka "B" będąca ongiś celem naszych wzdychań i zapałów. Z pogardą i uśmieszkiem lekceważenia patrzyliśmy na inne wymuskane, eleganckie "Wellingtony." Do ostatniego gotowiśmy byli się spierać, że maszyna o pewnym doświadczeniu, o poważnej ilości godzin wylatanych, ma wyraźną przewagę w stosunku do sprowadzonej wprost z wytwórni.

—Z taką młodą to nigdy nic nie wiadomo—twierdziliśmy. — Narowy jej i błędy zawsze wyjdą, kiedy się człowiek najmniej spodziewa. A starą maszynę chociaż by z drobnymi defektami nawet, zna się przecież na wylot i można im łatwiej zaradzić.

Te i tym podobne argumenty wysuwaliśmy w obronie naszej "A," która z dnia na dzień zyskiwała coraz więcej miejsca w naszych sercach. I w końcu pewnego dnia stanęło postanowienie, że nie chcemy latać na innej maszynie, jak tylko na "A." Grat to grat, ale nasz. My ją znamy, my ją przygotowaliśmy do lotów, my ją kochamy.

—Tak, kochamy ją i basta — orzekliśmy zgodnie, nie patrząc jeden drugiemu w oczy.

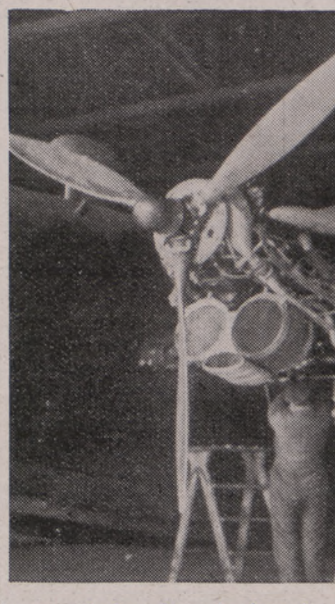
A potem przyszły loty operacyjne. Jeden, drugi, dziesiąty . . . Nasza kochana, poczciwa, stara "A" dzieliła z nami wszystkie trudy i niewygody. Deszcz, śnieg, oblodzenie, burze atmosferyczne, wszystko to dla "A" było fraszką. Sapiąc ciężko z wysilenia — wiadomo w podeszłym wieku dźwiganie ciężarów do czterech tysięcy funtów odpoczynkiem nie jest — posłuszna woli załogi, odbywała z nami wycieczki krajoznawcze do Hamburga i Bremy, Lubeki i Roztoki, Kolonii i Mannheimu. Dzielnie wchodziła między artylerię, duszonymi skrętami we wściekłych unikach uciekała przed myśliwcami, ostrożnie i rozsądnie z daleka omijała skupiska reflektorów. Tych ostatnich szczególnie nie lubiła. Widocznie osłabione ze starości oczy nie znosiły zbyt gwałtownego światła.

Mijały miesiące. "A" rosła w powagę i poważanie. Coraz więcej bombek, znaczących ilość operacji, przybywało jej na ogonie. Młode załogi z nabożeństwem patrzyły na starą, kiedy korzystając z dobrego humoru dumnych właścicieli miały zaszczyt obejrzeć weterana.

A dumni byliśmy z niej niezmiernie, chełpiliśmy się nią niesamowicie. Twierdziliśmy n.p., że kiedy "A" nie czuje się zupełnie dobrze, więc powiedzmy kiedy chłodnica jest pęknięta lub podkładka przepalona, to poskarży się już na to na ziemi, by załodze zaoszczędzić nieprzyjemności zawracania z operacji. Twierdzenia popierane przykładami z życia zamykały gębę nielicznym już zresztą z biegiem czasu niewiernym Tomaszom.

"A" była nasza. Prawa tego broniliśmy zazdrośnie. Od czasu, jak została nam przydzielona nikt inny poza załogą na niej nie latał. Urlopy nawet braliśmy w okresach poważnych, kilkudziesięciogodzinnych przeglądów, kiedy brygada badała gorliwie i sumiennie stan zdrowotny porozkładanej na sztuki maszyny.

Nie zawsze to jednak było moż-



liwe. Nadszedł w końcu ów dzień fatalny, kiedy po raz pierwszy od kilku miesięcy załoga przemęczona nieprzerwaną serią długich i ciężkich lotów, nie została wyznaczona na operacje. Na "A" miała lecieć obca załoga. Smutni i przygnębieni staliśmy na starcie, żegnając maszyny lecące na Hamburg. Nasza "A" prowadziła dywizjon, startując jak zwykle pierwsza.

Nie omyliły nas smutne przeczucia. Za zdradę musieliśmy zapłacić ciężko. To był ostatni lot naszej "A," najstarszej maszyny dywizjonu. Nad ranem przyszła wiadomość, że "A" nadaje rozpaczliwe S.O.S. Raniona ciężko nad celem, postrzelona w obydwa zbiorniki, ostatnim swoim życiowym wysiłkiem beznadziejnie leciała ku zgubie. 140 mil od brzegów Anglii oba silniki pozbawione kropli paliwa odmówiły posłuszeństwa. "A" jednak nie wypowiedziała służby. Jak na rasową maszynę bojową przystało, spełniła swój obowiązek do końca. Na spokojnych tej nocy falach Morza Północnego wywodowała gładko i miękko. *Dinghy* działała sprawnie, załoga została uratowana.

Pięć godzin jeszcze "A" utrzymywała się na powierzchni. Dopiero, gdy ujrzała zbliżający się po załogę statek ratowniczy, uznała swą rolę za skończoną i przyjęła gościnę, poczynającego się już niecierpliwić długim oczekiwaniem morza.

"A" 5590 zginęła. Pamięć jednak o niej, jako o dzielnej i wiernej maszynie pozostała nie tylko między załogą, ale i w całym dywizjonie. Odpoczywaj spokojnie stary druhu. Pomścimy cię.

ZYGMUNT MOCHNACKI

KRESKI

DYWIZJONOWI 300

Odwracam kartki zeszytu zapisanego bogato,
Treść według zwykłych schematów: nazwisko, ranga i data,
Specjalność, numer żołnierski i pustych kilka krateczek
I tylko w jednej kreseczka, tak chuda, jak przecineczek.
Jest zaznaczona ołówkiem, by wytrzeć ją było łatwo,
Choć nikła, na ważne sprawy ma rzucać swe cienkie światło . . .

Przydział w żołnierskim zawodzie ogromną rolę odgrywa,
Mówi czym jesteś, co robisz, jak żyjesz i gdzie przebywasz:
Pe, zero, osiem, dwie czwórki — jest w tym a tym dywizjonie,
Oto początek wszechrzeczy, któremu nie grozi koniec,
Bowiem nawet ta chwila, po której nie ma człowieka,
W wojsku — jest tylko przydziałem, tym razem na wieki wieków.

Odwracam kartki zeszytu. Jakże szeleszczą te karty!
Tak szumią płachty żałobne na wielkich masztach oparte,
Wyrzucone na wichry, przez nie zwijane w łopocie.
Górą chmury w nieładzie i słońca gromniczny złodzień,
Dołem — jedwab wytryska i strzela w czarnych wybłyskach
Aż zdarty złamie się w locie . . .

Skąd burza? Gdzież ta wichura? Dzień piękny, niebo niebieskie.
Błyszczą arkusze papieru pocięte w kratki i kreski.
"Równaj" — skrzypnęło pióro — "Niech wszystko idzie swym ładem!"
Ruszyły kreski do rubryk atramentową paradą.

"Poległ," "zabity w wypadku" lub co najgorsze: "zaginął,"
"Missing" . . . Nic nie wiadomo, wiadoma tylko przyczyna.
Kiedyś zapewne czekano /przecież ma dosyć benzyny!/
Nie wystarczyło benzyny, więc siadł na cudzym lotnisku? . . .
Minął dzień, minął tydzień i — kreska jest przy nazwisku.
Jeszcze wcale niegroźna, oznacza nadzieję życia,
Nadzieję tej niespodzianki, która już czeka w ukryciu,
By się pojawić z uśmiechem i łamiąc niewczesne trwogi
W kasynie siąść na fotelu, założyć nogę na nogę
I patrząc w ogień kominka, zdrzemnąć się przy wspominkach
O tak dalekich a drogich . . .

Odwracam kartki zeszytu i wzrok niepewnie się ślizga
Od stopnia, daty do kreski, od kreski znów do nazwiska.
Pocóż się łudzić nadzieją? Wyrok już dawno wydany.
Przyszedł w szarej kopercie, stwierdziły go postagramy.
Ścieram kreseczkę "zaginął" i znaczę inną: "zabity"
Teraz już zmiany nie będzie, skończona funkcja zeszytu.
Lecz nagle straszny krzyk trwogi ściany pokoju przebija:
"Jak śmiesz? . . . Co czynisz z mym dzieckiem?!
Czemu mi syna zabijasz? . . ."

Ów krzyk od ziemi się odbił i zawisł gdzieś pod zenitem,
Już drąży niebo na przestrzał, już zdziera z niebios gwiazd nity,
Aż otarł się o zrąb słońca i znowu na ziemię runął.
Ziemia ruszyła jak wicher! Niebo ściemniało się łuną . . .
Z każdego miasta i wioski, z wielkiej, szerokiej Polski
Dalekim huczy piorunem . . .

Prędko nakryłem znak dłonią. Przewracam stronę . . . Uciekła.
Jest inna. Lecz na tej nowej znów inne, straszniejsze piekło!
Sine, jak trwoga wśród nocy, drze echa z tych paru minut,
Które już zabijają nim z trzaskiem śmiertelnym miną:
Palą się oba motory, w kadłubie swąd i coś płonie,
Już nawigator zarzęził, zamilknął strzelec w ogonie . . .
Pilot ścierając krew z oczu, szarpie sterami głuchymi.
Wyje meteor ognisty i szyje prosto ku ziemi.

Po tym? Cóż ma być po tym? Po tym to jedna chwileczka,
Kreseczka, cienka kreseczka, zrób twym ołówkiem kreseczkę . . .

Dymi ziemia purpurą, ogarnia światy mgła płowa,
Kreśliłem marne kreseczki, dziś, marne i słabe słowa.
Oh! Troska jest nieśmiertelna, śmierć zabić nie zdoła troski.
Mętne strumienie wieczności korytem toczą się wąskim,
A choć gdzieś w raju lądują szlakami wygwieżdżonymi,
To jednak źródło ich tryska na starej, zmęczonej ziemi . . .

Tu żywi ciągną gromadą, jakże podąża ich wielu!
Każdy z kubłem krwi żywej, dźwigając ciężar do celu.
Nie wolno uronić kropli! Kto choćby kroplę rozproszy,
Musi zapłacić zatratą i własnej i cudzej duszy.
. . . .

Odwracam kartki zeszytu zapisanego bogato
Treść według zwykłych schematów: nazwisko, ranga i data,
Specjalność, numer żołnierski i — kreska. Dojrzeć ją łatwo,
Choć nikła, na ważne sprawy ma rzucać swe cienkie światło.
Deszcz ustał i szumią drzewa, wiatr rzuca o szyby rosę . . .
Doniesiesz? Doniesiesz? — pyta.
—Da Bóg, kolego, doniosę! . . .

MIECZYSŁAW LISIEWICZ

Bez blackoutu

Dwudziestopięciolecie Lotnictwa Polskiego . . . Cyfr, nazwisk, faktów podadzą na pewno wiele artykuły fachowców, padnie dużo słów w aktualnych przemówieniach. Dla mnie jednak to dwudziestopięciolecie układa się w szereg obrazków-przeżyć, głęboko ukrytych w sercu, niezapomnianych. Ich wskrzeszeniem chciałbym najskromniej uczcić ćwierćwiecze polskich skrzydeł.

* * *

Lwów w listopadzie 1918 roku podaje sobie z ust do ust wiadomość o "wielkim" locie bojowym, dokonanym przez . . . trzy samoloty. Nazwiska lotników tego w istocie pierwszego lotu bojowego polskich skrzydeł zrosły się z moim rodzinnym miastem: Bastyr, Stec i Roland — dzieci lwowskie, którymi "wierne miasto" szczyci się zawsze.

Pamiętam w kilka lat później jakiś Dzień Zaduszny na białym, pierwszym śniegiem zasłanym Cmentarzyku Orląt. Jestem w mundurku gimnazjalnym, bardzo wzruszony. Ojciec mój pochyla głowę na wielką mogiłą, nad którą wyrasta strzaskane śmigło. Ojciec mówi cicho: — "Tu leżą lotnicy amerykańscy, którzy ochotniczo zaciągnęli się do polskiej eskadry Kościuszkowskiej i polegli w walce o Polskę. Zmów pacierz . . . " Wraca dzisiaj do mnie ten szept a z nim słowa gorącej, naiwnej, dziecięcej modlitwy.

Pamiętam: na strzaskanym śmigle widniał znak eskadry Kościuszkowskiej — skrzyżowane kosy i czapka krakowska na tle biało-czerwonych pasów. Znak ten żyje na zwycięskich "Spitfire'ach" 303 dywizjonu, jak we mnie żyje to wspomnienie.

* * *

Rok 1926. Jestem już wówczas poważnym studentem uniwersytetu /zdążyłem już "oblać" jeden egzamin prawniczy/. Cały uniwerek przeżywa radosną wieść o dokonanym locie: Warszawa-Tokio. Bohaterami dnia są Orliński i Kubiak.

Fantazja lwowskich studentów uzupełnia na własny rachunek i ryzyko istotnie zawadiacki epizod tego pamiętnego lotu: samolot stojący na ziemi podczas jednego postoju przewróciła burza i złamała kawałek skrzydła. Orliński i Kubiak "dla równowagi" ułamali koniec drugiego skrzydła i tak dokonali reszty lotu. Bujna wyobraźnia lwowska bijąc się w piersi, zaklinała się na "niech skonam," że Orliński i Kubiak dolecieli bez ogona, a zamiast benzyny używali wody morskiej.

Uniwerek lwowski w trzy lata później martwi się pechem Idzikowskiego i Kubali, a po tym, w czasie drugiej ich próby, opłakuje śmierć Idzikowskiego na Azorach.

W tym to czasie rodzi się w sercach młodzieży głęboka, poważna miłość dla polskich skrzydeł.

* * *

To było na Łyczakowie w roku 1933. Kochana, niezapomniana typowa łyczakowska ciotka /jedna z moich pięciu lwowskich ciotek/ rzuciła mi się na szyję w przedpokoju i chlipiąc powtarzała: — "Sława, sława! Ta ty słuchaj, co ci gadam. Polak Skarżyński na samolocie przeleciał Atlantyk. Ta czy ty wiesz, że samolot ważył tylko czterdzieści pięć kila?"

Samolot w rzeczywistości ważył 450 kilogramów, ale istotnie był to rekord międzynarodowy dla tej kategorii aparatów, a sukces Skarżyńskiego był sukcesem Polski w skali światowej.

Ciotka dumnie podniosła głowę i trzęsła mną jak gruszką: — "Sam! Samiuteńki jak palic przez cały Atlantyk! Nasz Skarżyński! No i co ty na to?" I otarła łzy rękawem.

Kochana ciotuniu. Płakałabyś dzisiaj ze mną po raz drugi, ale tym razem z wielkiego żalu: rok temu nasz Skarżyński nie wrócił z lotu bojowego. Został daleko na obcym morzu, "sam, samiuteńki jak palec," w burzliwą noc roku 1942.

* * *

W dusznym pokoju lwowskiego mieszkania moich rodziców głośnik radiowy gra "na pełny gaz." Jest sierpniowa gorąca niedziela roku 1932. W radio reportaż z Challenge'u lotniczego. Na stadionie Tempelhof pod Berlinem tłumy oczekują ostatecznych wyników lotu okrężnego. Końcowa próba szybkości rozgrywa się między niemieckim samolotem "Klemm" 32 a polskim R.W.D.6. Obsada R.W.D.6. por. Żwirko i inż. Wigura. Reporterzy szaleją przy mikrofonach: z daleka widać jakiś samolot. W pokoju u nas cisza jak makiem siał. W głośniku brawa i krzyki. Wstajemy z miejsc. Speaker mówi: "Pierwszym samolotem jest polski R.W.D.6. Niemiecka orkiestra gra "Jeszcze Polska nie zginęła."

Na kilka miesięcy przed wybuchem tej wojny objeżdżam z "Lwowską Falą" Śląsk Cieszyński. Przeżywamy niezapomniane dni w kopalniach z górnikami, jesteśmy gośćmi dzisiaj tragicznie pomordowanych przez Niemców działaczy śląskich śp. Wolfa i dra Olszaka. Nowi przyjaciele wiozą nas w niedzielny poranek do Cierlicka Dolnego. Tam u stóp złamanej sosny, w skromnym mauzoleum Żwirki i Wigury zostaje wiązanka maków i bławatów, tworzących barwy "zawsze wiernego" Lwowa.

* * *

. . . Tym razem jest to dzień wrześniowy roku 1934. W Warszawie dobiega końca rozgrywka drugiego Challenge'u. W rozgłośni Polskiego Radia we Lwowie całe bractwo zebrane w studiach dosłownie "włazi" w głośniki, klnie, jak zwykle "po koleżeńsku" reporterów i czeka. Prowadzący transmisję zapowiada, że nad lotniskiem mokotowskim ukazują się dwa pierwsze samoloty. Obydwa zwycięskie, obydwa polskie! Pierwszy: Bajan, drugi Płonczyński.

W Twoim imieniu, kochana "hebro" lwowska, gwarna gromado z tych szczęśliwych lat rozgłośni, przy każdym spotkaniu pozdrawiam zawsze serdecznie i ściskam mocno Jurka Bajana, który do chwili obecnej bez przerwy walczy z Anglikami, by mu pozwolili latać i "naukowo" udowadnia, że jedna zdrowa dłoń dla lotnika, to na pewno stuprocentowa kategoria "A."

* * *

Gdy padły pierwsze bomby na lwowskie lotnisko 1 września 1939, gdy bezkarnie hulały "Junkersy" na Gródku, jedna z naszych z koleżanek wołała z rozpaczą: — "Gdzie jest nasze lotnictwo? Gdzie są polskie samoloty?"

Moja droga Heleno. Ono było, było, ale jak bardzo zapracowane, jak nadludzko obciążone. Przeciw 1.300 niemieckim samolotom myśliwskim poszło naszych różnych, starego nieraz typu . . . 170. Prawie 3.000 nowoczesnych bombowców niemieckich przeciwstawiło się 36 "Łosi" i 120 "Karasi." Jak tragicznie, jak ofiarnie walczyło lotnictwo polskie w tym czasie świadczą choćby raporty z tych dni: z 53 samolotów brygady pościgowej pozostało w dniu 2 września gotowych do lotu 20 maszyn.

Teraz, gdy już wszystko wiemy o Wrześniu, czy powtórzyłabyś, droga Heleno, Twoje rozpaczliwe pytanie?

* * *

Leżymy w rowie przydrożnym w odległości kilkunastu metrów od szlabanu granicznego Rumunii. Ktoś na własną rękę zarządził alarm przeciwlotniczy i ludzie kryją się, gdzie mogą. Na niebie ukazują się jakieś maszyny. Lecą w kierunku granicy rumuńskiej. Niemcy? Chyba nie. Lecą wprawdzie nisko, ale nie atakują bezbronnych ludzi na szosie. Czekamy chwilę. Podnosimy się z rowu. Samoloty są piękne, szybkie. Ktoś poznał: — "Karasie!" Ktoś dodał: — "A tam P.11. Patrzcie "Łoś"!" . . .

Zrozumieliśmy prawdę. Przestaliśmy liczyć maszyny. Dreszcz przeszedł przez ciało. Zrobiło się strasznie. Samoloty jeden po drugim znikały na horyzoncie. Ktoś szepnął: — "Koniec."

* * *

Dojeżdżamy z "Lwowską Falą" do obozu internowanych lotników polskich w Rumunii. Za drutami kolczastymi stoją postacie w znanych mundurach i mimo nawoływań i gróźb "santinela" wyekwipowanego w olbrzymi karabin na sznurku witają nas okrzykami i wywijają rękami. Odwiedzamy ich po tym przez dłuższy czas codziennie, wspominamy Kraj, śpiewamy polskie piosenki. I ciągle podziwiamy ich hart ducha, ich optymizm.

Wieczorem przy bramie wyjściowej obozu tłok. Lotnicy przebrani już na cywila przez czarodziejską "Ciocię Imkę," czekają na możliwość "przeszwarcowania się" z naszym zespołem. Komuś wpychamy gitarę do ręki, żeby bardziej wyglądał na "artystę," a "santinel" z uszanowaniem otwiera przed nim bramę. Ktoś inny wychodzi pod rękę z naszą koleżanką, która z czarującym uśmiechem zapewnia strażnika, że to jest jej ukochany mąż, a ona wierna jego "sotia." Zrozpaczony Rumun liczy artystów po kilka razy, ale doliczyć się nie może tym więcej, że ktoś w tym momencie ładuje mu do ręki 20 lei.

Wśród kostiumów i rekwizytów jadą na saniach ukryte mapy lotnicze i ważne papiery jednego z pułków lotniczych . . .

* * *

Na lotnisku Le Bourget pod Paryżem i w Lyonie na Bron w ośrodku szkolenia myśliwców z radością patrzymy na odbudowujące się z trudem lotnictwo polskie. W niepamięć idzie wspomnienia z nad granicy rumuńskiej. Dwóch oficerów R.A.F. z misji brytyjskiej śpiewa z nami tego wieczoru piosenkę: "Wrócimy." Jeszcze nie wiemy, że za dwa dni padną bomby niemieckie na Bron, jeszcze nie przeczuwamy, że 20 czerwca nastąpi ewakuacja lotnictwa polskiego z Francji. Pieśń brzmi nadzieją . . .

* * *

Kwiecień 1941. Lotnisko polskiego dywizjonu bombowego gdzieś w Anglii. Jest zmierzch. Zapalają się światła startowe. W wielkiej ciszy stoję z grupą lotników. Bombowce kołują na start. Pierwszy już jest na runwayu, wznosi się . . . Poszedł! Nad Niemcy. Samoloty jeden po drugim znikają na horyzoncie. Ktoś szepnął: — "To dopiero początek."

Kochana ciotko z Łyczakowa! Ta czy ty słyszysz zwycięskie polskie skrzydła nad Berlinem, Hamburgiem, Essen, Hanowerem?

Droga Heleno! Jest Lotnictwo Polskie. Jest co dzień i co noc w walce. Właśnie za ten dzień 1 września. Za Skniłów i Okęcie. I za ten Twój okrzyk rozpaczy. Jest!

I — będzie . . .

WIKTOR BUDZYŃSKI

LIST Z BLISKIEGO WSCHODU

Na ręce redaktora "Polski Walczącej" do Kolegów w W. Brytanii.

Opuściliśmy Was zostających w Anglii, typowo po angielsku. Wyjechaliśmy cicho, dyskretnie, bez pożegnania. Przynieśliśmy tutaj skrzydła naszego lotnictwa dla potrzeb naszej armii.

Od teraz cienie tych skrzydeł wiernie będą towarzyszyć na szlakach, które przemierzą niestrudzone nogi piechura, na polach bitew, które poryją pociski i zorzą tasiemce gąsienic. Będziemy wytyczać drogi do Kraju poprzez zasieki odrutowanej Europy, poprzez kretowiska germańskich okopów, betonowych przyczółków. Będziemy tę drogę wybierać, skracać; poznawać. Nie zawsze będzie to łatwe — im bliżej jednak do Polski, tym droga powinna być lepsza, tym szybciej tą drogą pójdziemy. Tam przecież tak nas czekają. Czekaniem tylko żyją.

Jesteśmy radzi i dumni, że nam — najmłodszemu dziecku naszego lotnictwa — ta rola przypadła. Codziennym zbiorowym wysiłkiem będziemy się starać powiększać i tak już ogromny nasz wkład. W godzinę obrachunku — mamy nadzieję — pozycja naszego dywizjonu nie będzie ostatnia. Poniesiemy naszą cząstkę ciężaru wojennego wytrwale, sumiennie do końca, jak maszyna wracająca z dalekiego wypadu na ostatnich nawet kroplach benzyny — czy krwi.

Benjaminek lotnictwa nie powinien zrobić zawodu swojej rodzinie. Mimo że kleiło się nasz dywizjon dość długo i poród był bardzo przewlekły, niemowlę stawia odważnie pierwsze kroki. Klimat może nieco za ciepły, ale my przecież doskonale aklimatyzujemy się pod każdą szerokością geograficzną. Wybitnie nam tylko nie służyły podbiegunowe okolice a i stamtąd przecież wielu przeszkolonych znalazło się dziś tutaj. Ogólnie dywizjon pełen ognia, wigoru i życia. Dywizjon z ikrą.

A reszta? Reszta okaże się w praniu — pranie zaś chyba będzie nie długo!

Któregoś dnia przemkną lotem koszącym błyskawicą nad naszą ziemią, nasze samoloty i ziemia poplami się germańskimi trupami. Wyjdą bojownicy walki podziemnej i zobaczą na polskim niebie, polskie samoloty, zobaczą nasz znak, zobaczą Jej — Polski znak.

Będziemy wspólnie na prusactwie brać odwet. Nadchodzi czas.

Z żołnierskim pozdrowieniem

Gerard Jur /R.A.F.—M.E./

Skrzynka pocztowa

JEŃCY CZEKAJĄ!

Jeńcy polscy w Niemczech od czterech lat już czekają — wolności. Trudno to zrozumieć tym, którzy sami ją zawsze mieli, lecz tam za drutami Stalagów i Oflagów wszystko wygląda inaczej. Nawet to słońce im nie świeci tak, jak nam tutaj na swobodzie.

Panie Redaktorze, ponieważ w numerze 30 "Polski Walczącej" przeczytałem list p. Idzika p.t. "Ratujmy Jeńców," w którym autor stwierdza jakoby apel pp. Jacka Lisa i Budzyńskiego w sprawie pomocy dla jeńców uderza w próżnię, proponuję przedstawić przed oczy czytelnikom życie i warunki jeńców polskich w Niemczech, warunki w jakich żyją nasi bracia, ojcowie, synowie, towarzysze, przedstawić, w jakich warunkach żyją ci bracia i siostry na tak zwanych dobrowolnych robotach w Niemczech. Może czytając te słowa, wzruszą się dolą, jeśli już nie braci i sióstr to rodaków, którzy dostali się tam w większości z pola walki. Może zrozumieją, co każda "paczka od serca" znaczy dla jeńca.

Zwracam się z apelem do byłych Stalagowców i Oflagowców przebywających obecnie w Anglii, by przedstawieniem warunków egzystencji za drutami w Niemczech w ten sposób może wpłynęli na zwiększenie przed zbliżającą się zimą ofiarności dla naszych braci w niewoli niemieckiej.

P.S. Nadmieniam, że w niewoli niemieckiej spędziłem 11 miesięcy po kampanii francuskiej, więc wiem i rozumiem tych za drutami. Rozumiem radość z listu "zza drutu," ze znaku, że o nich się myśli i pamięta. Wiem, że paczka gdy przyjdzie, to wielka radość, to — ratunek.

Łączę wyrazy prawdziwego szacunku i uznania za akcję prowadzoną na rzecz jeńców polskich w Niemczech.

Jeden ze Stalagowców
VI-D i VI-C

W SPRAWIE WSPOMNIEŃ "ZE LWOWA DO FRANCJI"

Musimy być ogromnie wdzięczni Antoniemu Bogusławskiemu za ogłoszenie w "Polsce Walczącej" /nr. 34-38/ wiernej kopii dziennika z okresu września 1939 r. p.t. "Ze Lwowa do Francji."

Jakaż ogromna szkoda, że jego cenne fragmenty, nie mają tła. Szczególnie, gdy jest mowa o zamierzonym desygnowaniu Wieniawy Długoszewskiego na prezydenta R.P., o objęciu premierostwa i naczelnego dowództwa przez gen. Sikorskiego we wrześniu 1939 r. Zapewne nie obce są mu wiadomości stanowiące podstawę do notowania tych fragmentów.

Brak jest wiadomości o wysiłkach starego rządu, o Rydzu-Śmigłym, a zabiegach Francuzów. Milczy autor o wysiłku polskiej emigracji we Francji, o szlachetnej postawie ambasadora Łukasiewicza, o poczynaniach oficerów zawodowych i rezerwy, znajdujących się w owym czasie w Paryżu.

Mamy nadzieję, że wysoko wartościowe pióro i znakomita pamięć Antoniego Bogusławskiego, ułatwią szerszemu ogółowi społeczeństwa zapoznanie się z tokiem historii wrzesień-październik 1939 r.

Korzystając ze sposobności, pragnę sprostować, względnie wyjaśnić jedną wiadomość. Antoni Bogusławski wspomina w nr. 38 o "Legionie Polskim we Francji" we wrześniu 1939 r.

Otóż w owym czasie Francuska Legia Cudzoziemska, na niebywałą skalę prowadziła agitację za wstępowaniem cudzoziemców w jej szeregi, tworząc u siebie oddziały narodowościowe. Żadnego Legionu Polskiego w owym czasie we Francji nikt nie formował i taki nie istniał. Znam fakt, że na terenie Coëtquidan istniała grupa b. obywateli polskich, należących do Francuskiej Legii Cudzoziemskiej — posługująca się pieczęcią: "Legion Etranger — Group Polonais."

Ale to była akcja wyłącznie francuska. I tego nie trzeba mieszać z akcją polską t.j. z Oddziałami Polskimi we Francji, zasilanymi wyłącznie ochotniczym elementem emigracyjnym: oficerami, podoficerami i szeregowymi z Francji, nad którymi z ramienia Ministra Spraw Wojskowych, dowództwo sprawował gen. Ferek-Błeszyński, a w Coëtquidan płk. Grzędziński.

Dzięki wysiłkom Ambasady R.P. w Paryżu, szczególnie am. Łukasiewicza, dzięki ofiarności polskiej emigracji z Francji; jej oficerów, podoficerów i szeregowych, powstały kadry, do których, jako wyłącznie polskich — przyjeżdżali uczestnicy kampanii wrześniowej w Polsce. Gdyby tej akcji nie było, jakże inaczej wyglądałaby odbudowa polskich sił zbrojnych we Francji w 1939/40 r.

Ale mimo tego ogromnego wysiłku, faktem jest, że ludzie, którzy raz dostali się do Legii Cudzoziemskiej, nadal w niej pozostali. W okresie czerwca 1940 r. liczba b. obywateli polskich, sięgała około 15.000. Statystyka wykazuje, że do Legii Cudzoziemskiej wstąpili oni już po październiku 1939 r.

Ale "Polskiego Legionu" w okresie 1939/40 we Francji nie było. Uwagę Bogusławskiego trzeba przyjąć jako coś zasłyszanego, ale nie odpowiadającego faktycznej prawdzie.

Z prawdziwym poważaniem

Eugeniusz Turski

JESZCZE W SPRAWIE SŁOWNICTWA

Szanowny Panie Redaktorze.

W związku z artykułem: "W obronie czystości słownictwa" /w nr. 36 "Polski Walczącej"/ proszę uprzejmie o umieszczenie następujących uwag.

W naszym wieku lotnictwa, gdy (po wojnie) ludzie w jednym państwie będą mogli zjeść śniadanie, w drugim — obiad, w trzecim — kolację (mając poza tym możność słyszenia języków obcych niemal w każdej chwili, dzięki radiu i filmowi) wysiłki zmierzające do zachowania "czystości" języka *w znaczeniu powszechnie przyjętym* są beznadziejne. W wyniku dadzą one tylko utrudnienia, równe zwalczaniu postępu. Będą więc niedźwiedzią przysługą oddaną Ojczyźnie. Dla dobra przyszłości Polski nie wolno nam odgradzać jej od świata zbytecznymi zaporami językowymi.

Przeciwnie, powinniśmy dać jej możność oddechu i rozmachu: *przez pewne umiędzynarodowienie polszczyzny*. Można tego dokonać bez szkody dla trzeźwo pojętej czystości językowej, mianowicie przez wyzyskanie kilkuset słów słowiańskich *podobnych do słów angielskich*. Możliwe jest więc stworzenie języka pomocniczego "anglo-słowiańskiego", a ściślej mówiąc nie języka, tylko słownictwa, w dziedzinie najdonioślejszej: w lotnictwie.

Może nastąpić chwila, gdy wypadnie szukać ratunku w ścisłym zbliżeniu polityczno-wojskowym nas i w ogóle Słowian Zachodnich ze światem anglo-saskim. W takiej chwili znalezienie się w posiadaniu wspomnianego słownictwa (w przyszłości języka pomocniczego) "anglo-słowiańskiego" może umożliwić to ścisłe zbliżenie bez obawy utracenia naszych własnych wartości narodowych, a być może z widokami na ich pełniejszy i swobodniejszy rozwój, wykraczający poza przedwojenne możliwości. Może też umożliwić wykorzystanie dla "starego kraju" wkładu do dobrobytu Ameryki t. zw. "Amerykanów pochodzenia słowiańskiego", a jest ich 18 milionów!

Powyższe myśli rozwijam w moich dwóch broszurach. Czytelnikom "Polski Walczącej", którzy chcieliby się z nimi zapoznać, mogę je przysłać (bezpłatnie). Wystarczy napisać kartkę pod moim adresem: P. P. Jablovski, c/o British Monomark Ltd., BM/JABLOVSKI, London, W.C.1.

P. P. Jablovski

ŚWIĘTA BOŻEGO NARODZENIA DLA JUNAKÓW

Dear Sir,

In your edition on October 2nd is a photograph of Polish boys training for R.A.F. They are very young boys.

I should like to extend an invitation to 4 boys to spend Christmas with us, any 4 boys who would like to come are very welcome. I will take every care of them. We are well known to one Polish Fighter Squadron stationed near here, and I should like to do anything I can to make them as happy as I can.

My daughter is married to a Polish fighter.

Maybe you can let me have some information as to the necessary steps to take to get into touch with their school. I enclose stamped addressed envelope for your reply.

Thanking you,
truly yours,

Mrs. E. A. Savage

Stan oblężenia twierdzy europejskiej

Wypadki ostatnich kilku tygodni skłaniają do zastanowienia się nad obecnym położeniem oblężonej twierdzy Hitlera. Spróbujmy więc przypatrzyć się kolejno — poszczególnym częściom tej twierdzy, by zdać sobie sprawę z ogólnego jej stanu.

POŁUDNIOWY WAŁ OBRONNY

Jest poważnie zagrożony, przez armie Aliantów posuwające się na północ. Ten wyłom w systemie obronnym dawnej Osi, wraz z przejściem Italii na stronę Sprzymierzonych — równa się wtargnięciu do jednej z bram twierdzy. Akcja opóźniająca, prowadzona przez Niemców na półwyspie włoskim jest bardzo ułatwiona dzięki szczególnemu ukształtowaniu terenu podzielonego przez góry Apenińskie — na dwa korytarze, w których przebiegają działania. Jednak Alianci mają dobre możliwości działań skrzydłowych. Akcja 8-mej Armii pod Termoli jest przykładem takiego działania w oparciu o potężną flotę sprzymierzoną. Flota ta po poddaniu się floty włoskiej bezspornie panuje na Morzu Śródziemnym i Adriatyku, wspierana poza tym stale przez silne lotnictwo.

Powolne lecz gruntowne operacje Armii 5-tej i 8-mej, natrafią zapewne na największy opór, dopiero w północnej części Włoch, w której Niemcy zgromadzili dodatkowo kilkanaście dywizyj, przygotowując ten obszar do poważnej obrony — dla ochrony kierunków prowadzących już do samych Niemiec.

Dalszą, naturalną bazą do uderzeń skrzydłowych i wypadów, nie tylko na półwysep Apeniński lecz również na południową Francję — jest Korsyka zajęta przez Aliantów.

Dotychczas opanowana część Włoch, jak również w międzyczasie zajęte niektóre wyspy Dodekanezu, staną się zapewne w niedalekiej przyszłości podstawą do zbieżnego natarcia i otwarcia następnej bramy — "bałkańskiej." Świadczą o tym potężne ataki przygotowawcze lotnictwa Aliantów, jak n.p. ostatnie poważne zniszczenie rejonu Skoplje w południowej Jugosławii. Świadczy o tym również natężenie walk oddziałów powstańczych w Jugosławii, Albanii i Grecji, zaopatrywanych i, jak wiemy, kierowanych przez Aliantów. Uderzenie Aliantów na Bałkany, zgrane z dalszą ofensywą armii sowieckich na wschodzie, przyśpieszyłoby ogólną klęskę Niemiec.

Chociaż niezupełnie jasne jest obecne położenie około 30 dywizyj włoskich, pozostałych na tych obszarach, to jednak przypuszczać należy że duża ich część odegra jeszcze pewną rolę w akcji zaczepnej Aliantów na Bałkanach — występując już po ich stronie. Niektóre zaś spośród tych jednostek włoskich, oddały swą broń lub zostały jej pozbawione przez oddziały powstańcze.

Przypuszczać należy, że uderzenie Aliantów na Bałkany, przekreśli na czas akcję niemieckiego marszałka Rommla, który rozporządza dziś na tym obszarze, około 20-kilkoma dywizjami, z zadaniem stłumienia powstania przed nadejściem zewnętrznej pomocy Aliantów.

Przy przyszłych kombinacjach, tyczących się tego południowo-wschodniego obszaru działań, mogą ponadto liczyć Alianci, poza swoimi siłami zbrojnymi, co najmniej na przychylną neutralność Turcji, z jej jedno-milionową armią.

W południowo-zachodniej części Europy nastąpiło otwarte zbliżenie się do sprawy alianckiej, starego sojusznika Wielkiej Brytanii, Portugalii, przez oddanie Azorów — ważnej bazy morskiej i lotniczej siłom zbrojnym Aliantów. Porozumienie hiszpańsko-portugalskie, które nastąpiło po tym fakcie, stworzyło nowe niebezpieczeństwo dla dowództwa Niemiec, zmuszając je do dodatkowych prac fortyfikacyjnych w Pirenejach, dla osłony tego nowego kierunku ewentualnego zagrożenia.

WSCHODNI WAŁ OBRONNY

Po długodystansowym, ogólnie planowym odwrocie — armie niemieckie zatrzymały się na ogólnej linii: Newel, Homel, Kijów, Dniepr. O ile na północy przy trwających obecnie walkach, nastąpiło chwilowe ustalenie frontu, to jednak ruchome stało się południowe skrzydło wojsk niemieckich, dzięki sforsowaniu dolnego biegu Dniepru przez armie sowieckie, na południe od Kremieńczuka, oraz dzięki utracie, czy też opuszczeniu przez Niemców — rejonu Melitopola.

Po poważnych walkach o Charków, wydaje się rozgrywać obecnie najpoważniejsza bitwa odwrotowa armii Niemiec — w tym okresie wojny. Bitwa ta będzie miała zasadniczo za cel umożliwienie oderwania się i odejścia sił niemieckich, znajdujących się w kolanie Dniepru, jak również na Półwyspie Krymskim. Zapowiedź Aliantów przeprowadzenia "generalnego szturmu" w roku przyszłym, po gruntownym przygotowaniu sił i środków, może skłonić również Niemców do wzmożenia oporu, a nawet przeprowadzenia poważnych zwrotów zaczepnych na froncie przeciw-rosyjskim dla zniszczenia wysuniętych klinów sił sowieckich. Jest to tym bardziej możliwe, gdyż armie te nie są pobite. Walki odwrotowe niezawodnie pociągnęły za sobą pewne straty, lecz nie pozbawiły tych armii — sił zaczepnych.

Po rozegraniu obecnej bitwy nad Dnieprem, nastąpi zależnie od jej wyniku przejściowa stagnacja na tym odcinku frontu, lub też nastąpi dalszy odwrót armii niemieckich na pozycje położone bardziej na zachód. Pod tym względem — pewien komentator niemiecki widzi nawet aż linię Bugu — Dniestru, jako najkorzystniejszą dla obrony twierdzy Niemiec od wschodu. Jako przejściowa pozycja dla stawienia poważniejszego oporu, wysuwa się dla Niemców na razie raczej odgięcie południowego skrzydła od Kijowa, przy oparciu się na południu od tej miejscowości, na linii rzeki Boh /na wschód od Dniestru/, co równało by się poważnemu skróceniu frontu.

Armie rosyjskie pokonały ogromną przestrzeń w swoim dotychczasowym pochodzie naprzód. Podziwiać należy sprawną organizację zaopatrzenia tych armii, dokonaną w wyjątkowo trudnych warunkach, wobec gruntownych zniszczeń przeprowadzonych przez ustępujące armie niemieckie. Jednak ofensywny rozpęd armii sowieckich, natrafi przypuszczalnie w dalszym posuwaniu się na zachód na coraz większe trudności, tak wobec przedłużających się linii dowozowych, jak i w związku z coraz gorszymi warunkami atmosferycznymi. Te ostatnie stanowić będą pewne korzyści dla ruchu czerwonych armii dopiero z chwilą nastania zimy. Do walk zimowych armie te specjalnie się przysposobiły.

ZACHODNI WAŁ OBRONNY

Ostatnio przybył na Wyspy Wielkiej Brytanii — największy z dotychczasowych kontyngentów wojsk amerykańskich, wszystkich rodzajów broni. Rezerwy nagromadzone na tej potężnej bazie zachodu, już obecnie przeważają zapewne siły zbrojne trzymane przez Niemców na froncie zachodnim.

Na Oceanie Atlantyckim — Niemcy wznowili ostatnio ofensywę przy pomocy okrętów podwodnych. Alianci przeciwdziałają tej ofensywie nowymi metodami walki na morzu i posługiwać się będą w tym celu nowo utworzoną bazą na wyspach Azorskich. Możliwe, że ofensywa okrętów niemieckich wywoła kontrakcję Aliantów również i na lądzie, przez zajęcie baz w Norwegii, co wielce utrudniałoby wypływanie niemieckich jednostek podwodnych na pełne morze.

WEWNĘTRZNY ODCINEK FRONTU

Jesteśmy świadkami największej w dotychczasowych dziejach świata bitwy o przewagę w powietrzu. Potężne uderzenia lotnictwa Aliantów na ośrodki komunikacyjne i przemysłowe Niemiec i państw okupowanych, mają podwójne, główne znaczenie:

—niszczą ośrodki służące celom wojny, przy jednoczesnym przygotowaniu gruntu dla ogólnych działań zaczepnych wojsk Aliantów,

—niszczą napotykane lotnictwo nieprzyjacielskie, wywalczając absolutną przewagę w powietrzu.

Poza tym działania te wprowadzają ogromną dezorganizację życia gospodarczego Niemiec, oddziaływując w sposób destrukcyjny na morale narodu.

Po gruntownym bombardowaniu Ruhry, Hamburga i Berlina, czytaliśmy w prasie neutralnej i wędrówce około 4 milionów ludności niemieckiej, pozbawionych dachu nad głową, lub zagrożonych bombardowaniem. Ponieważ według zapowiedzi miarodajnych czynników — fala tych bombardowań nie tylko nie zmniejszy się, lecz będzie coraz bardziej wzrastała, możemy spodziewać się, iż w klimatycznie przykrych, nadchodzących miesiącach zimowych, około 8 milionów Niemców znajdzie się w ruchu, w poszukiwaniu spokojnego kąta. Kto wie, czy Himmlerowski aparat terroru potrafi uspokoić te masy i czy ruch ich nie spowoduje poważnego wstrząsu wewnętrznego w Niemczech. W tym wypadku na pewno Alianci zareagowaliby natychmiastowym, koncentrycznym atakiem, wszystkimi rozporządzalnymi siłami, nie czekając na uzyskanie pełnej gotowości.

Na wewnętrznym odcinku Niemiec powiększyła się poza tym rysa, powstała na skutek nagromadzenia niepewnego elementu, jaki stanowią robotnicy obcych narodowości, pracujący na rzecz Niemiec. Po ostatnio przeprowadzonej, gruntownej, ostatecznej mobilizacji wszystkich sił ludzkich, dla pokrycia strat powstałych w armii, liczba robotników obcej narodowości, znajdujących się w Niemczech — wzrosła do cyfry przeszło 6 milionów. Sławna niegdyś piąta kolumna niemiecka, odżyje przy najbliższej sposobności — w państwie jej twórców.

* * *

W sumie stwierdzić możemy, że twierdza Hitlera coraz bardziej trzeszczy w swoich posadach.

Na południu rozszerza się wyłom, zrobiony przez armie alianckie.

Na wschodzie kurczą się coraz bardziej terytorialne zdobycze, wraz z ich zasobami. Armie niemieckie na tym odcinku działań przechodzą — od szeregu miesięcy — trudne i przykre dla żołnierza walki opóźniające lub odwrotowe, wyczerpujące jego siły i wolę.

Na Wyspach Brytyjskich gromadzą się potężne siły zbrojne Aliantów, przeznaczone dla ostatecznego rozgromienia Niemiec. Stąd, jak z baz afrykańskich i z południowych Włoch — kierowane są główne uderzenia lotnicze, które zmusiły już do defensywy — niegdyś tak wszechwładnie panującą w powietrzu "Luftwaffe." Walka o przewagę w powietrzu zbliża się do zwycięskiego rozstrzygnięcia na rzecz Aliantów.

Na pewno ostatnia w tej wojnie — ofensywa okrętów podwodnych Niemiec zwalczana jest, między innymi, z nowych baz na Azorach.

Najważniejszy, bo wewnętrzny front tej "twierdzy bez dachu," trzeszczy coraz bardziej i może załamać się podobnie jak w roku 1918, przed ostatecznym rozgromieniem armii niemieckich na frontach Europy.

29 października 1943

FRYDERYK MALLY

Szkic sytuacyjny

WYNIKI NARAD MOSKIEWSKICH

Raporty z Moskwy nie są jeszcze zupełne w chwili gdy piszemy te słowa. Nie należy jednak oczekiwać, ażeby raporty te były dokładne dzisiaj czy jutro. Nie ulega wątpliwości, że premier Churchill powie niebawem już w Izbie Gmin, co osiągnięto w Moskwie. Przypuszczać wolno, że Eden udzieli również pewnych wyjaśnień po powrocie z Moskwy. Rządy sojusznicze dowiedzą się o wynikach narad, skoro przedstawione im będą pewne *wnioski*, czy ostrzeżenia.

Wiemy, że narady w Casablance a potem w Quebecu utrzymane były w tajemnicy. Nie należy przypuszczać, ażeby narady w Moskwie były mniej osłonięte tajemnicą. Dyplomacja obecna nauczyła się wiele i jest nader tajemnicza. Państwa totalne pokazały, że trzymanie w tajemnicy pewnych decyzyj jest rzeczą przydatną. *Tajna dyplomacja odżywa*, jakkolwiek optymiści, którzy obiecywali nam raj, głosili, że wkraczamy w okres jawności dyplomacji, i zarzucenia tajnych traktatów i układów. Jeszcze jedna bajeczka została odłożona do lamusa.

Pisma niedzielne z dnia 31-ego października powiadają, że w Moskwie osiągnięto wyniki w trzech zasadniczych punktach:

1/ *zagadnienie okupacji Europy i rozdziału stref,*

2/ *uderzenie na zachodzie Europy przyszło by wczesną wiosną, a więc gdzieś w marcu* 1944-*ego roku, natomiast uderzenie na Bałkanach przyszło by na Nowy Rok* 1944.

3/ *odbudowanie Rosji przez Niemców.*

Poza tym pisma mówią o możliwości spotkania *Churchill-Roosevelt-Stalin* oraz o rozszerzeniu obecnej *Komisji Śródziemnomorskiej na inne obszary Europy.*

Wynikało by z tego, że projekty jakie przedstawiano niedawno na łamach "*Economist*" a potem "*Timesa*" jakiejś Komisji Wschodu, któraby zajmowała się wszelkimi sprawami w krajach Wschodu Europy i gdzie Polska zasiadała by jako jeden z przedstawicieli, dalej są żywe i że przypuszczalnie po tej linii pójdzie rozwój wypadków.

Wynika wcale jasno, że Rosji zależy na wejściu do Berlina i że nie zrezygnuje z tego symbolicznego gestu. Sprawa okupacji Europy jest sprawą bardzo doniosłej wagi. Ci, którzy nie widzą następstw takiego układu, winni być raz jeszcze ostrzeżeni.

Rosja wymogła na sojusznikach, ażeby praca niemiecka oraz sprzęt niemiecki /*urządzenia fabryczne*/ poszły po wojnie w dużej mierze do Rosji. Zapewne i inne kraje otrzymają jakiś przydział z tych obu źródeł, ale Rosja otrzyma bodaj największej. Tego rodzaju plan ma za sobą, jak przypuszczać wolno, poparcie U.S.A.

W sumie zatem *narady moskiewskie wypadły bardzo dla Rosji pomyślnie.* Przez zgodność w zasadniczych punktach narady te rozbiły szanse, które na wiosnę i w lecie b.r. mogły się wydawać możliwe, a więc jakichś zabiegów pokojowych Rzeszy. Dzisiaj Rzesza nie może już liczyć na odrębny pokój. Podobnie zresztą nie może liczyć na kapitulację, na stronę wyłącznie Zachodu. Kapitulacja niemiecka pociągać będzie za sobą *wspólne działanie trzech mocarstw*, a co zatem idzie okupowanie Rzeszy przez garnizony trzech mocarstw z dodatkiem garnizonów n.p. polskich czy czeskich.

KRYM ZAGROŻONY

Postępy wojsk sowieckich są coraz szybsze. Jeżeli utrzyma się tempo ofensywy, to *odcięcie Krymu może stać się faktem lada dzień.* Skoro tak, to trzymając przyczółek krymski — na Krymie działa już partyzantka sowiecka i kozacy hulają na tyłach armii niemieckich — wojska niemieckie mogą osłaniać dopiero Odessę.

Na południu zatem może dojść do bardzo poważnego przełamania armii niemieckiej. Wyzyskując pogodę na południu wojska sowieckie prą jak można najszybciej, przy czym siły sowieckie rzucane do boju muszą być do trzech razy większe.

Na północy siła sowiecka ruszy zapewne dopiero w zimie.

Możliwości manewru stają się dla Niemców coraz to trudniejsze. Przez czas jakiś mieli oni możliwość *ścięcia klina* sowieckiego wbitego w kierunku na Melitopol. Dzisiaj szansa ta prawie nie istnieje. Front skrajnego południa znajduje się w stanie rozpadu.

Armia niemiecka musi cofać się dalej. Szanse jakiejś bitwy na dalszym odcinku istnieją ciągle. Niemcy działają na zasadzie potwornej obrony w głąb, która rozciąga się od Dniepru aż po Wisłę. Sztab niemiecki studiuje na pewno wcale pilnie dwie bitwy: Bitwę pod Warszawą i bitwę nad Jeziorami Mazurskimi.

NASTROJE W RZESZY

Front wewnętrzny Niemiec znajduje się pod pilną obserwacją sojuszników.

Na podstawie raportów specjalnego korespondenta Reutera, który przebywa "gdzieś w Europie," należy oczekiwać w Rzeszy sensacyjnych wprost przesunięć do dnia 15-ego listopada. Inne raporty /pisma szwajcarskie w sprawozdaniach korespondentów, którzy wrócili dopiero co z Niemiec/ podkreślają, że stan apatii, odrętwienia i defetyzmu pogłębia się w Rzeszy. Pisma szwajcarskie, niezwykle uczciwe w swoich roztrząsaniach i ocenach, uważają, że Rzesza jest w pełni okresu krytycznego i że rysy na gmachu Rzeszy mnożą się alarmująco.

Wreszcie sam Goebbels na łamach "*Das Reich*" zaznaczył ostatnio, że stan przygnębienia w Rzeszy istnieje i że wojna powietrzna stanowi największe zmartwienie rządu niemieckiego oraz że panikarze powiadają, iż dzień 11-ty listopada r. 1943 oglądać będzie raz jeszcze załamanie Rzeszy.

Oczywiście, trudno oddzielić w tym wszystkim rzeczy ważne od mniej ważnych, trudno sobie na tej podstawie wyrobić całkowicie jasny sąd i postawić diagnozę: Rzesza zawali się wtedy czy wtedy. Nie brak mężów stanu jak dr. Benesz, którzy twierdzili, że stanie się to w r. 1941, potem 1942, potem 1943, a teraz już twierdzą, że od 1 kwietnia 1944-ego należy oczekiwać zawalenia się Rzeszy. Przepowiednie tych mężów stanu są ryzykowne. Ale nie będzie wielkiego ryzyka w twierdzeniu, że okres krytyczny Rzeszy zaostrza się, że jesień b.r. będzie dla Niemiec próbą niebywale ciężką, że o ile Rzesza nie potrafi rzucić nowych rezerw na front wschodni, to cofanie się przybierać może na tempie i że lotnictwo Rzeszy ma przetrącony stos pacierzowy.

W tych warunkach Rzesza może liczyć już nie tyle na jakieś rozbicie wśród aliantów, ale na kapitulację na nienajgorsze warunki. Czy Rzesza zgodzi się na to, czy oficerowie i generałowie zdołają usunąć Hitlera i towarzyszy? Jeżeli nawet dojdzie do zmiany warty w Rzeszy, to jak odbędzie się ta kapitulacja? Czy Rzesza nie zechce domagać się okupacji przez pewne tylko armie?

Faktem jest, co potwierdzają jeńcy brytyjscy, którzy przez Szwecję zostali przywiezieni do W. Brytanii z Rzeszy, że w Niemczech nad wszystkim panuje lęk przed zemstą Wschodu i że to — wraz z obawą zemsty robotników obcych — stanowi kit, który trzyma Niemców. Lęk ten jest istotnie bardzo silny i poczucie winy wraz z poczuciem tego, że niema odwrotu utrzymuje w ryzach masy niemieckie, które są apatyczne, pogrążone w niechęci do wojny, w poczuciu, że wojna się haniebnie nie opłaciła.

Sojusznicy nie potrafią na razie rozładować tego lęku. Z tego to powodu Rzesza może walczyć dłużej, aniżeli przypuszczano, walczyć na wszystkich frontach bardzo uparcie, albowiem wybór dla niej staje się coraz to bardziej ograniczony.

Ten czynnik winien być brany w rachubę. Należy również brać w rachubę fakt, że armia niemiecka jest dalej zwarta, że będzie ona się biła, jako armia złożona w dużej mierze z ludzi bez ojczyzny, ludzi, którzy zbyt daleko zabrnęli, którzy boją się rozbrojenia. Armia niemiecka tej wojny jest złożona w wielkiej mierze z ludzi, dla których nie ma odwrotu i powrotu do normalnych warunków.

Ci janczarowie i najemnicy idei totalnej będą walczyli, albowiem nie ma dla nich wyjścia. Jeżeli załamią się — mogą stać się rozsadnikiem przewrotów i rewolucyj na znacznie wiekszą skalę, aniżeli to było po wojnie poprzedniej.

Ta możliwość, że armia niemiecka stanie się zalążkiem rewolt, jest zapewno brana pod uwagę przez sojuszników zachodnich. Niepewność ciąży dzisiaj nad Europą. Wkraczamy w okres, kiedy teren czyni się grząski, kiedy zacierają się kontury jutra. Czujemy, że zbliżamy się do końca zmagań wojennych, ale nie znaczy to jeszcze, ażebyśmy czuli pokój i spokój. Przeciwnie, niepokój w Europie rośnie, boje powstańcze w Grecji i Jugosławii zyskują na sile. Zamęt wzmaga się, propagandy przechodzą same siebie w wymysłach — ostatnia runda może stać się rundą największych niespodzianek, w której zwichrzone siły społeczne zaczną przejawiać się w sile nieznanej wojnie poprzedniej.

Londyn, 31 października 1943.

ZBIGNIEW GRABOWSKI

Z tygodnia na tydzień

25 października: Prezydent R.P. Władysław Rączkiewicz odbył naradę z prezesem Rady Ministrów St. Mikałajczykiem i Naczelnym Wodzem gen. broni K. Sosnkowskim. W naradach tych uczestniczyli minister Obrony Narodowej gen. dyw. M. Kukiel oraz minister Spraw Zagranicznych T. Romer.

26 października: Polski dywizjon myśliwski przeprowadził dwa dalekosiężne patrole ofensywne.

—Do Liverpoolu przybył statek "Empress of Russia" z repatriowanymi z Niemiec jeńcami wojennymi. Wśród nich było trzech lotników polskich, inwalidów wojennych.

27 października: Polski myśliwski dywizjon rozpoznawczy wykonał loty patrolowe wzdłuż wybrzeży zajętych przez nieprzyjaciela.

28 października: Rada Ministrów obradowała pod przewodnictwem premiera St. Mikołajczyka. W naradach wziął udział Naczelny Wódz gen. broni K. Sosnkowski. Obrady dotyczyły spraw krajowych. Zapadły jednomyślne uchwały.

30 października: Zakończona została konferencja ministrów spraw zagranicznych Wielkiej Brytanii, Stanów Zjednoczonych A.P. i Z.S.R.R. w Moskwie.

—Polski dywizjon myśliwski wykonał dalekosiężny patrol ofensywny. Wszyscy piloci polscy powrócili.

—W Royal Military College Sandhurst odbyły się uroczyste promocje na oficerów, absolwentów kursu Officers Cadets Training Unit.

Kurs O.C.T.U. ukończyło również 9-ciu polskich podchorążych, z których jeden — Ryszard Z. został prymusem. Wszyscy zostali mianowani podporucznikami W.P.

1 listopada: Ogłoszono treść pięciu deklaracyj uchwalonych w czasie narad w Moskwie.

Deklaracje te dotyczą: utworzenia Komisji Doradczej dla spraw Europy, powojennego systemu bezpieczeństwa i współpracy międzynarodowej, spraw włoskich, przywrócenia niepodległości Austrii oraz ukaranie winnych zbrodni popełnionych przez Niemców w okupowanych państwach.

—Polski myśliwski dywizjon rozpoznawczy wykonał lot patrolowy. Wszyscy piloci powrócili.

Każdy żołnierz Polskich Sił Zbrojnych w Wielkiej Brytanii jedną książkę—dla żołnierzy Armii Polskiej na Wschodzie

Dla Polaków w Rosji: £10,086

Szanowny Panie Redaktorze,

Dziękując uprzejmie za nadesłane 3 egzemplarze z notatką o wpłacie mojej z Penzance w załączeniu przesyłam money order L.C. 94291 na £24.0.6 oraz L.C. 94312 na £0.10.0 jak również czek N 57612 na £14.14.6 — łącznie sumę £39.5.0 zebraną na wystawie fotograficznej "Through Polish Eyes" w Ba . . . oraz na koncercie p. Henryka Mierowskiego, urządzonym tamże w związku z wystawą. Suma powyższa przeznaczona jest na pomoc dla Polaków w Rosji.

Pragnę dodać że wysokość składek na powyższy cel sięgająca sumy £450 zebranych w 20 miastach, które dotychczas odwiedziła wystawa, jest do zawdzięczenia w dużej mierze bezpłatnemu rozdawnictwu na wystawie publikacji propagandowych o Polsce dostarczanych przez Ministerstwo Informacji w poważnych ilościach.

Łączę wyrazy szacunku

Paweł Miller

* * *

W załączeniu przesyłam kwotę £9.10.0 /słownie: dziewięć funtów ang. i dziesięć szylingów/ z przeznaczeniem na "Pomoc Polakom w Rosji."

Załączona kwota pochodzi "od grona oficerów polskich z zagranicy."

mjr. P.

Zamiast kwiatów na trumnę jedynego ukochanego brata który zginął śmiercią lotnika 21 b.m. kpt. S.A. — składam na paczki od serca dla jeńców £2 i na dzieci z Rosji /polskie/ £1 razem £3.

Z poważaniem

Kpt. A.A.

* * *

Podoficerowie Kompanii Zaopatrzenia Brygady Wsparcia, 1 Dyw. Panc. przekazują kwotę £10.10.0 /słownie funtów dziesięć, sh. dziesięć/ na pomoc dzieciom polskim wyewakuowanym z Rosji.

* * *

Łączną sumę zbiórki w dzisiejszym numerze £60.5.0 /słownie: sześćdziesiąt funtów i pięć szylingów/ przekazaliśmy Polskiemu Czerwonemu Krzyżowi.

Suma powyższa podnosi ogólną sumę zebraną dotychczas na ten cel za pośrednictwem "Polski Walczącej" do £10,086.19.4 /słownie dziesięć tysięcy osiemdziesiąt sześć funtów, dziewiętnaście szylingów i cztery pensy/, 28 dolarów kanadyjskich, 108 pesetów hiszpańskich, 5½ dolarów amerykańskich, 15 czerwieńców i 100 milrejsów brazylijskich.

POSZUKIWANI

dalszy ciąg wykazu nr. 33.

29. **Krawiec** lub Krawcow Jan, st. sierż. — poszukiwany przez żonę Zofię Krawcową i synów Ryszarda, Bogumiła, Zenona w Rosji /3800/21/.

30. **Kryciński** Henryk, kpt. był w Kozielsku — poszukiwany przez żonę Krycińską Antoninę w Rosji /3800/21/.

31. **Matejko** Józef, kpr. — poszukiwany przez ojca Wandalina, siostrę Halinę i Stanisławę w Rosji /3800/19/.

32. **Matulewicz** Edward, chorąży — poszukiwany przez żonę Natalię i córkę Mirosławę w Rosji /3800/19/.

33. **Meder** Stanisław, zamieszk. przed wojną w Ostrowcu, pow. Lubaczów — poszukiwany przez Kappel Antoniego P/105 /5434/.

34. **Michalski** Ludwik, kpt. — poszukiwany przez żonę Leokadię, synów Zenona Zbigniewa w Rosji /3800/22/.

35. **Najdionow** Jan, ppłk. rez. — poszukiwany przez żonę Elżbietę w Rosji /3800/27/.

36. **Orsicz** Aleksander, ppor. — poszukiwany przez żonę Zofię w Rosji /3800/22/.

37. **Płatek** Franciszek, kpt. był w Kozielsku — poszukiwany przez żonę Nadzieję, córkę Zofię w Rosji, syna Witolda szer. w Iraku /3800/20/.

38. **Drobut** Wiktor, kpr. — poszukiwany przez matkę Pieregud Martę, siostrę Annę i brata Wadzim w Rosji /3800/28/.

39. **Pietrzak** Jan, kpr. — poszukiwany przez żonę Marię i córki Leokadię, Felicję i Wandę w Rosji /3800/19/.

Dla jeńców: "paczki od serca"

ZAMIAST KWIATÓW

O.R.P. "Orkan" zatonął. Właściwie w 5-tym roku wojny — w okresie kiedy niemal codziennie powiększają się listy strat ludzi powiększają się ilości zatopionych okrętów, powinniśmy być zahartowani czytając o stracie zatopionego okrętu, czy też o tragicznej stracie tylu ludzi załogi. Niestety trudno pogodzić sie z rzeczywistością — trudno uwierzyć, że ta nowoczesna jednostka, której udziałem było przewiezienie zwłok Naczelnego Wodza, a następnie brać udział w akcji bojowej już nie istnieje a wraz z nią, że zginęło tylu najlepszych i najwartościowszych synów Polski.

Pomiędzy Nimi znalazł się podchorąży Eugeniusz Woźnicki. Tak dalece trudno uwierzyć, że to młode życie zostało przerwane, że mimo stwierdzenia oficjalnego "zginął w akcji" nie mogę napisać tych strasznych liter "ś.p." Miał lat 22 — życia właściwie jeszcze nie zaznał. Po maturze przedarcie się przez granicę bardzo późno — następnie wojsko polskie we Francji i wreszcie spełnienie się marzeń dziecięcych i młodzieńczych — służba na okręcie polskim: służba na obcych wodach pod polską banderą.

Kiedy mówił o swoim okręcie — był jak gdyby w Kraju. Był cały życiem i młodością, był typem pięknego chłopca polskiego pełnego wiary i entuzjazmu. Wierzył mocno, że na polskim okręcie wróci do ukochanej Ojczyzny i do Swoich najbliższych. Dzień zaczynał od słów i "gdy wrócimy" i tak też każdy dzień kończył. Nie było mu dane wrócić — złożył w ofierze swoje młode życie Najświętszej Pani — Ojczyźnie a nam pozostałym, dla których to dziecko prawie było bardzo drogie niech będzie pocieszeniem, że śmierć Tych, którży zginęli będzie pomszczoną, że zbrodniarzom nie ujdzie to bezkarnie.

Kiedy piszę tych słów parę wspomnienia widzę piękną, jasną twarz Twoją Geniu i słyszę "wrócę wnet — lecz — gdybym przypadkiem nie wrócił . . . to proszę Tam powiedzieć, że szczęśliwy byłem mogąc nosić mundur marynarza polskiego."

W.D.

P.S. Zamiast kwiatów na grób ś.p. E.W. załączam 10 sh. na paczkę dla jeńca w obozie niemieckim.

Zbiórka książek

Przesyłam niniejszym następujące książki do dowolnego rozporządzenia stosownie do uznania WPanów: F. Sokołów: "Kawalkada angielska." A. Fiedler: "Kanada pachnąca żywicą." "Od Zagłoby do Wiecha." C. E. Eckersley: "Essential English." /2 egz./.

Wł. Kamiński

* * *

Redakcja "Polski Walczącej,"

Zebrane książki niżej wyszczególnione, prosimy o przekazanie żołnierzom polskim: "1000 słów po angielsku." I. Zielińska: "Podręcznik do nauki języka francuskiego." "The basic way to English." "The H.M. Graduated English course." Dornford Yates: "Fire below."

Uczniowie kursu F/Arm Kirkham

* * *

Załączam 14 książek polskich, złożonych w świetlicy 10 P.S.K. dla Polaków na Wschodzie przez por. Zbigniewa K.

Załączone: H. Sienkiewicz: "Ogniem i mieczem." E. Curie: "Maria Curie." J. Kisielewski: "Ziemia gromadzi prochy." M. Norwid Neugebauer: "Kampania wrześniowa 1939 w Polsce." S. Mackiewicz: "Historia Polski." O. Laskowski: "Jan Sobieski." B. Dyakowski: "Przygody młodej kawki." Jeleński: "Lilavati." W. Sobieski: "Historia Polski." B. Wdały: "Niemcy w Polsce." Fabre: "Szkodniki."

Oddane do dyspozycji Komitetu dla Uroczystości Pogrzebowych śp. Gen. Klimeckiego, śp. Płk. Mareckiego i śp. Por. Ponikiewskiego, a nie przyjęte i zwrócone mi przez ten Komitet 10 szyl. /dziesięć szylingów/, składam na jeńców.

por. Stefan W.

* * *

Załączam postal order na sh.10 na paczkę od serca, od M.P.

* * *

Zebraną wśród, żołnierzy . . . Pułku Przeciwpancernego, kwotę £10.11.0½ /dziesięć £, jedenaście sh. i ½d./ proszę przekazać na cele pomocy jeńcom w Niemczech.

Oficer Oświatowy pułku
ppor. S.

* * *

Przesyłam £4 sh.7 /cztery funty, siedem szyl./ jako pozostałość z likwidacji Kursu Samochodowego w Walkerburn w r. 1940 na jeńców polskich w Niemczech.

mjr. St.

* * *

W podzięce Bogu za opiekę nad bliskimi i dla uczczenia dni imienin synów z którymi rozdzielił mnie od 1939 r. los wojny przesyłam w załączeniu £1 /jeden funt/ na "paczki od serca" dla jeńców polskich w Niemczech

i pozostaję z głębokim poważaniem

L.Z.

* * *

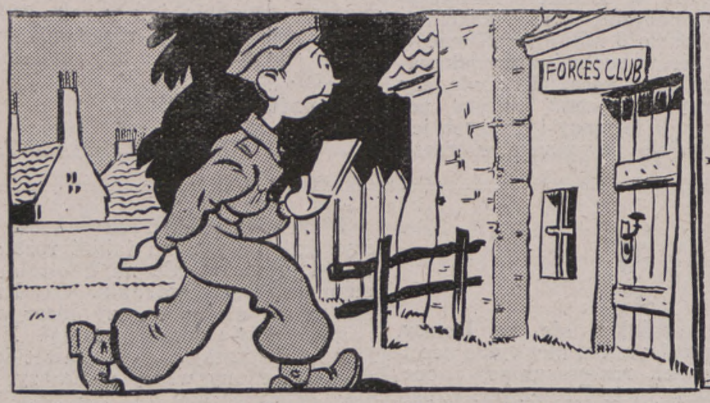
Łączną sumę zbiórki w dzisiejszym numerze £19.8.0½ /słownie funtów dziewiętnaście, osiem szylingów i pół pensa/ przekazaliśmy Sekcji Pomocy Jeńcom Wojennym — Stowarzyszenia Służby Społecznej Kobiet.

Suma powyższa podnosi ogólną sumę zebraną dotychczas na pomoc Jeńcom za pośrednictwem "Polski Walczącej" do £951.14.10½ /słownie: dziewięćset pięćdziesiąt jeden funtów, czternaście szylingów, dziesięć i pół pensa/ i 50 milrejsów.

Tekst: RYSZARD POBÓG

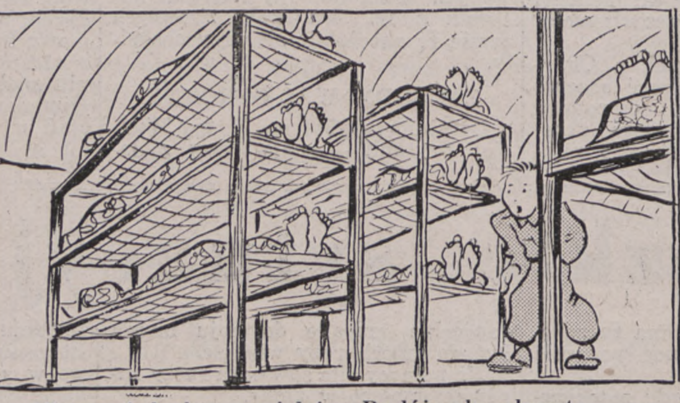
PRZYGODY WALENTEGO POMPKI

Rysunki: MARIAN WALENTYNOWICZ



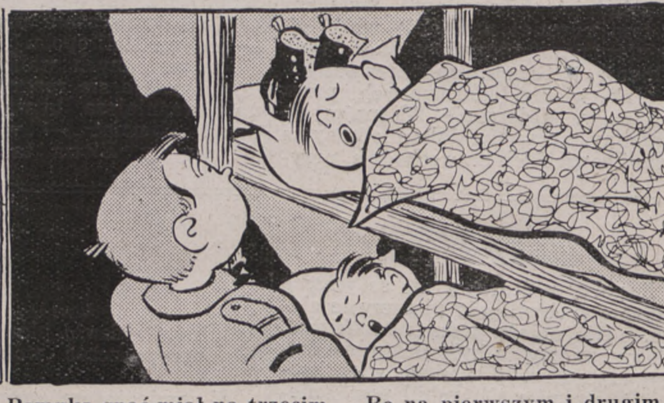
Wyszedł z poczty Walenty
Z oszczędności książeczką

W Forces Clubie wynajął
Za szylinga łóżeczko.



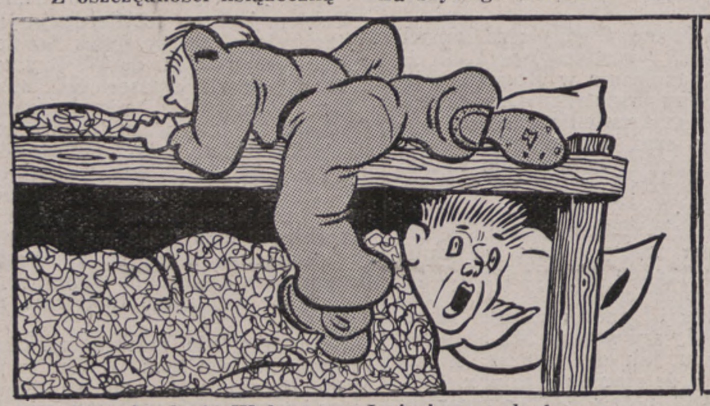
W nocy jednak, w sypialni,
Znów kłopoty miał nowe,

Bo łóżeczka akurat
Były tam trzypiętrowe.



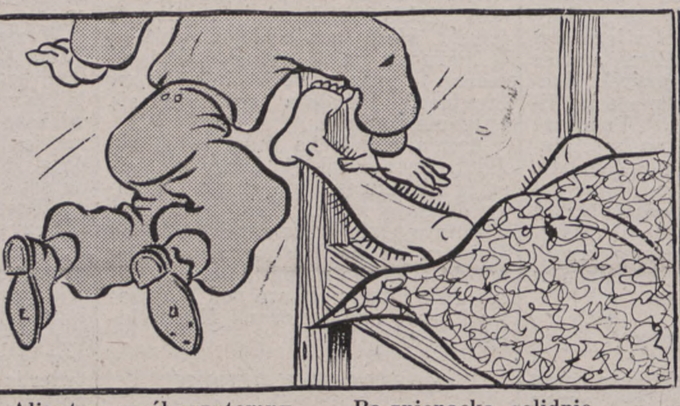
Pompka spać miał na trzecim.
To zmartwiło go szczerze,

Bo na pierwszym i drugim
Spali jacyś żołnierze.



Zaczął włazić Walenty,
Szukać stopni i kantów,

I niechcący wlazł nogą
Na jednego z aliantów.



Aliant na wpół przytomny
/Coś tam sobie śnić musiał/

Bo znienacka, solidnie,
Kopnął w brzuszek Walusia.



Od kopnięcia—do bójki,
Do wzajemnych okładów,

Aż łóżeczko runęło
W stronę łóżek sąsiadów . . .

p. RZECZYCKI FRANCISZEK ma list do odebrania w Redakcji "Polski Walczącej."

SPIS RZECZY:

M. J. Gordon: 25 lat lotnictwa polskiego. — Rozkaz Naczelnego Wodza. — *Witold Rożniecki:* Pierwszy lot na pierwszym polskim samolocie. — *Porucznik Herbert:* Początek drogi. — *Stefan Łaszkiewicz:* Pierwszy rocznik podchorążówki lotnictwa. — *Kazimierz Żerebecki:* Krótka historia długiego lotu. — *Antoni Voellnagel:* Start odwetu.—Ostatnie sukcesy Lwowskiego Dyonu Myśliwskiego. — *Zygmunt Mochnacki:* Nasza maszyna. — *Mieczysław Lisiewicz:* Kreski. — *Wiktor Budzyński:* Bez black-outu. — Skrzynka pocztowa. — *Fryderyk Mally:* Stan oblężenia twierdzy europejskiej. — *Zbigniew Grabowski:* Szkic sytuacyjny. — Z tygodnia na tydzień. — Pomoc dla Polaków w Rosji. — Zbiórka książek. — Zbiórka na "paczki od serca." — *Ryszard Pobóg:* Przygody Walentego Pompki /rysunki *Mariana Walentynowicza*/. — Fotografie.

WYDAJE WYDZIAŁ PRAC KULTURALNO-OŚWIATOWYCH MIN. OBR. NAROD.
Adres Redakcji (Editorial Offices): 5, Portugal St., W.C.2. Tel., HOLborn 7600. I-e piętro.
Redaktor przyjmuje w poniedziałki i wtorki od godziny 11-ej—13-ej.
Redakcja nie zwraca rękopisów niezakwalifikowanych do druku.
Przedruk dozwolony tylko za podaniem źródła.

Warunki prenumeraty: Miesięcznie z przesyłką pocztową—sh.1. Kwartalnie z przesyłką pocztową—sh.3. Należność prosimy wpłacać przekazem pocztowym (Postal Order) pod adresem Administracji.

Ceny ogłoszeń: 1 cal przez jeden łam—sh.20. Zarezerwowane miejsce 50% drożej. Ogłoszenia o poszukiwaniu pracy—2sh. za wiersz.

Adres Administracji (Business Offices): 63, Lincoln's Inn Fields, W.C.2. Tel., Chancery 5505' i 5506.

Printed for "Polska Walcząca" by St. Clements Press, Ltd., Portugal St., Kingsway, W.C.2. Registered at the G.P.O. as a newspaper.

DOROCZNE ZWYCZAJNE WALNE ZGROMADZENIE

Członków Związku Dziennikarzy Rzeczypospolitej Polskiej Sekcja w Londynie odbędzie się w sobotę 4-go grudnia 43 r. w Ognisku Polskim, 45, Belgrave Square, S.W.1. Początek obrad o godzinie 10 rano.

Zarząd

11, Gower Str., London, W.C.1.

POSZUKIWANIE

Kto z Polaków przybyłych z Rosji może udzielić informacji o WANDZIE JURKIEWICZ, lat 36, zamieszkałej przed wojną przy ul. Nad Jarem nr. 9 we Lwowie, a wywiezionej do Rosji w r. 1940. Wedle ostatnich wiadomości przebywała ona na wiosnę 1941 w więzieniu w Kijowie, a później miała rzekomo znajdować się we więzieniu koło Archangielska. Wiadomości proszę kierować do redakcji "Polski Walczącej" dla L.B.